Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 352

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 augustus 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 1 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijksma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 december 2015 inzake verzamelbrief luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 321);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 maart 2016 inzake verzamelbrief Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 326);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 december 2015 inzake voortgang uitvoering Luchtruimvisie (Kamerstuk 31 936, nr. 322);**
- **de mededeling van de Europese Commissie d.d. 21 december 2015 inzake EU-voorstel: Een luchtvaartstrategie voor Europa COM (2015) 598;**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 12 februari 2016 inzake fiche: Mededeling – Een luchtvaartstrategie voor Europa (Kamerstuk 22 112, nr. 2062);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 12 februari 2016 inzake fiche: Verordening voor Europese Luchtvaartveiligheid en het Europees Agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) (Kamerstuk 22 112, nr. 2063);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 maart 2016 inzake aanbieding rapport «Toekomstvaste General Aviation Locaties» (Kamerstuk 31 936, nr. 327);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 april 2016 inzake onderzoek fiscale maatregelen luchtvaartsector (Kamerstuk 31 936, nr. 329);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 april 2016 inzake impactassessment luchtverkeersleiding – uitvoering motie Graus over de vlucht naar het buitenland van Nederlandse luchtverkeersleiders (Kamerstuk 31 936, nr. 330);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 mei 2016 inzake nadere Marktverkenning nieuwe**

kst-31936-352
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

heffingenbeleid torenluchtverkeersdienstverlening (Kamerstuk 31 936, nr. 339);
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 mei 2016 inzake aanbieding convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol, advies Nationale Adviesgroep Cabinelucht en jaarverslagen ORS en Alderstafel Lelystad (Kamerstuk 31 936, nr. 338);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 november 2015 inzake veiligheidssituatie voor de luchtvaart in relatie tot de Sinaï (Kamerstuk 24 804, nr. 87);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 maart 2016 inzake aanbieding van het rapport van de Europese «High Level Task Force» over «Conflict Zones» (Kamerstuk 33 997, nr. 82);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 mei 2016 inzake voortgang inzake vliegen over conflictgebieden (Kamerstuk 24 804, nr. 89).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Stijnen

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Belhaj, Van Dekken, Elias, Geurts, Graus, Monasch, Smaling en Wassenberg,

en mevrouw Dijksma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.00 uur.

De **voorzitter**:
Goedemiddag. Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de luchtvaart. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die dit debat via het internet volgen en onze woordvoerders van harte welkom. Ik wil afspreken dat de leden zich niet per se hoeven te houden aan de maximale spreektijd van vijf minuten. Er mag in dit geval ook iets meer spreektijd gebruikt worden, bijvoorbeeld zes minuten. Verder mogen de leden desgewenst twee interrupties plegen. Het doet mij genoegen om allereerst het woord te geven aan de heer Elias.

De heer **Elias** (VVD):
Voorzitter. Wie een vliegreis maakt, wil dat dat veilig gebeurt. Op dat vlak is er goed en slecht nieuws. Het goede nieuws is dat vliegen in 2015 weer veiliger is geworden. Het vliegtuig blijft hierdoor veruit het veiligste transportmiddel ter wereld. Als het echter wel misgaat, dan gaat het ook helemaal mis. Dat is en blijft het slechte nieuws. De beelden en de verhalen van de vreselijke aanslag op vlucht MH17 staan nog op mijn netvlies gebrand. Dat zal voor alle anderen hier in de zaal en iedereen die dit debat op een andere manier volgt, ongetwijfeld niet anders zijn. 298 inzittenden lieten daarbij het leven. En zij hadden helemaal niets aan goede veiligheidsstatistieken!
Op 1 maart jongstleden hebben de buitenlandwoordvoerders in dit huis onder meer met deze Staatssecretaris gesproken over het eindrapport en de aanbevelingen van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid naar aanleiding van die aanslag. Er is een aantal actie- en verbeterpunten voor de luchtvaart vastgesteld die zo snel mogelijk moeten worden geïmplementeerd. Om de voortgang te bewaken, heeft de VVD-fractie dit debat al relatief snel daarna aangevraagd. Het is het vaste voornemen van mijn fractie om op die voortgang te blijven hameren. Dit zal stellig ook voor andere fracties gelden. De internationale luchtvaart is vergaand georganiseerd en gereguleerd. Als land eigen regels stellen, is vrijwel onmogelijk. Het blijkt niet goed mogelijk om urgente zaken via deze luchtfora snel aan te pakken. Voorstellen moeten eerst worden ontwikkeld, vervolgens in een werkprogramma worden opgenomen en daarna door een technische commissie verder worden ontwikkeld voordat ze op een jaarlijks congres – dit jaar houdt de ICAO dat eind september/begin oktober – kunnen worden aangenomen. En dan moet de uitvoering nog komen!
Kortom, zonder iets af te willen doen aan de inzet van het kabinet op dit vlak, constateer ik dat als het snelste tempo wordt aangehouden, pas in 2018 de eerste maatregelen zouden ingaan. Dat blijkt uit het conceptwerkpapier van ICAO. Daar word ik niet vrolijk van en ik denk dat dit ook geldt voor de Staatssecretaris. Dat betekent dat die maatregelen op zijn vroegst ruim vier jaar na die ramp ingaan. Hoe reflecteert de Staatssecretaris hierop? Is zij bereid om met voorstellen te komen om dit proces te versnellen? Ik overweeg hieromtrent een motie in te dienen in een zogeheten VAO in de plenaire zaal.
Inhoudelijk zijn veel maatregelen in de steigers gezet. Mijn fractie let hierbij in het bijzonder op de voortgang bij de ontwikkelingen inzake de

bewaarplicht van radargegevens, op een verdere transparantie over de gekozen vliegroutes en de certificering van maatschappijen volgens de motie-Ten Broeke die met algemene stemmen is aangenomen. Voorts let zij op het vastleggen van passagiersgegevens, waaronder de nationaliteit van passagiers.

Mijn fractie maakt zich zorgen over de voortgang van het convenant luchtvaartveiligheid. Het gaat naar het oordeel van mijn fractie wel erg langzaam met dat convenant. Misschien zijn daar goede redenen voor, die hoor ik dan graag, maar hoe beoordeelt de Staatssecretaris de ontwikkelingen en wanneer denkt zij dit convenant naar de Kamer te kunnen sturen?

Dan enkele andere onderwerpen die voor vandaag geagendeerd staan. Om rampen te voorkomen, wordt er alles aan gedaan om het aantal vogels rond Schiphol zo beperkt mogelijk te houden. Daarvoor worden onder meer ganzen bestreden, een noodzaak waarop de VVD jaren geleden al heeft gehamerd. De rechter in Noord-Holland heeft onlangs verboden dat er nog langer ganzen met behulp van hekken in een aanhanger worden gedreven, om ze vervolgens daarin te vernietigen. Daardoor kunnen ze op dit moment niet worden bestreden. De Staatssecretaris schrijft dat het nu aan de provincie is om te bepalen hoe hiermee verder moet worden omgegaan. Dit is echter niet het soort onderwerp waarbij de Staatssecretaris op haar handen kan gaan zitten tot het probleem zichzelf heeft opgelost. Bovendien neem ik de vrijheid om te zeggen dat het bij deze Staatssecretaris helemaal niet past om op de handen te gaan zitten en geen actie te ondernemen. Wij kennen haar als een politieke doener. Dus niet achteruit leunen hierbij, zou ik zo zeggen.

Wij hebben onlangs vrijwel Kamerbreed opgeroepen tot strengere regelgeving voor recreatieve drones en wij voeren op dat punt een publiekscampagne. Wij doen dat natuurlijk niet om vervolgens die ganzen daar vrij te laten rondfladderen. Zonder deugdelijk beheer zal het aantal ganzen volgend jaar enorm toenemen. Wat gaat de Staatssecretaris doen om ervoor te zorgen dat er nog deze zomer andere bestrijdingsmethoden kunnen worden ingezet?

Als het moet, zo zeg ik namens de VVD-fractie, passen we de regelgeving aan op een zodanige manier dat deze de toets der rechterlijke kritiek wel kan doorstaan. Ik hoor graag een concrete toezegging op beide punten. Ik wil per se niet dat er straks als gevolg van een botsing met een zwerm ganzen een vliegtuig in een weiland crasht, omdat wij hier naar het plafond hebben zitten staren na een rechterlijke uitspraak. Ik vind dat onverteerbaar. Ik overweeg ook op dit punt een motie in te dienen, maar ik vermoed en hoop dat de Staatssecretaris in actie zal komen. Dat zullen we dan zo ook wel horen.

In juli vorig jaar maande de Europese Commissie Nederland om nu eindelijk eens haast te maken met het reorganiseren van het luchtruim. Het kabinet reageerde verontwaardigd en schreef terug dat daar hard aan gewerkt wordt. Inmiddels staat het project echter tijdelijk stil door een tekort aan luchtverkeersleiders, zo schrijft de Staatssecretaris. Ook de voorbereidingen voor een nieuw informatiseringssysteem voor de luchtverkeersleiding lopen door dit tekort vertraging op. Een plan van aanpak is nergens te bekennen. Wat is dit voor onzin? Waarom is hier niet eerder op geanticipeerd? Ik vind dat de Staatssecretaris nog voor de zomer met een actieplan naar de Kamer moet komen om het algemene tekort en de vertraging bij deze twee concrete projecten op te lossen. Ik hoor op dat punt graag een toezegging. Wij kunnen toch moeilijk allerlei andere landen de les lezen over hun gebrek aan voortgang en ondertussen zelf niets doen? Kan de Staatssecretaris garanderen dat de torendienstverlening in ieder geval niet in gevaar komt? Wat is de specifieke situatie wanneer Lelystad Airport opengaat? Zijn daar dan wel voldoende luchtverkeersleiders voor?

Ik heb nog een laatste punt. Het aantal locaties voor wat «general aviation» wordt genoemd – dat zijn de niet-commerciële vluchten en de luchtsport in Nederland – staat onder druk door een combinatie van strengere hoogtebeperkingen rond Schiphol en het aanleggen van de passagiersluchthaven bij Lelystad. Dat is deels onvermijdelijk, maar duidelijkheid over waar deze groep dan wel terechtkan, ontbreekt. De procescoördinator heeft een rapport opgeleverd met nog erg veel oranje locaties waar men natuurlijk nog geen investeringen durft te doen, omdat ze nog altijd kunnen worden afgekeurd. Mag ik de Staatssecretaris ertoe oproepen om hier vanuit haar coördinerende rol haast mee te maken? Misschien kan zij ook even kijken of parachutespringen niet meer in Teuge zou kunnen worden geconcentreerd? Daar heeft men vrijwel geen last van het bestaande vliegverkeer, zo zeggen althans de betrokkenen. Maar goed, die hebben er natuurlijk ook belang bij. Zij pleiten voor een hoogte van FL 140, misschien zelfs FL 150. En dat alles vanwege het luchtsportseizoen dat weer voor de deur staat!

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heren Monasch en Smaling inmiddels zijn binnengekomen. Wij hebben een spreektijd van ongeveer zes minuten afgesproken. Het mag van mij vandaag zelfs nog iets meer zijn. Voorts sta ik een tweetal interrupties toe.
Ik ben nog vergeten om aan te kondigen dat ik zelf om 15.00 uur de vergadering vanwege een spoedeisende afspraak moet verlaten. Ik kom om 16.00 uur weer terug. De heer Graus zal mij tijdelijk als voorzitter vervangen.
Ik geef de heer Graus nu het woord om namens de PVV zijn inbreng te leveren.

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter. De heer Elias heeft zojuist gesproken over het ganzenprobleem. De PVV heeft al tal van oplossingen voor dat probleem aangedragen. Je kunt daar bijvoorbeeld andere gewassen zaaien en planten. Wij hebben ook de aanzet gegeven voor de K1, de K2 en de K3. Dat zijn auto's waarin mensen met gaspistolen rondrijden om de dieren te verjagen. Die zijn zeer effectief. En wij hebben gevraagd om het inzetten van een vogelradar, een instrument dat door Defensie al jarenlang succesvol wordt gebruikt. Defensie heeft vrijwel nooit aanvaringen met vogels. Kortom, er zijn ook andere oplossingen mogelijk. Daar is men mee aan het werken. Dat wil ik toch even gezegd hebben.
Het onderwerp Mainport Schiphol en Actieagenda Schiphol wordt op 30 juni in een apart algemeen overleg gesproken. Ik zal het daar vandaag dus niet over hebben. Ik zeg dit maar even tegen de mensen die mogelijk meeluisteren. Ik ga het wel hebben over onder andere de invoering van de Single European Sky (SES). Die is ontzettend belangrijk voor het gelijke speelveld en de concurrentiekracht van onze Nederlandse vliegmaatschappijen. Mede door de Brusselse bureaucratie is het initiatief uit 2000 nog steeds niet gerealiseerd. De PVV wil dat in ieder geval onze Staatssecretaris alles op alles zet om de Single European Sky zo snel mogelijk operationeel te krijgen en onze luchtvaartsector toekomstbestendig te maken, ook wat dit betreft. Hoe wordt onze motie uitgevoerd? Ik vraag dat, omdat er nog wat moties liggen die uitgevoerd moeten worden.
De Europese Commissie noemt in haar luchtvaartstrategie het behouden van de hoge EU-normen inzake veiligheid en beveiliging haar kernprioriteit. Wij zien dat toch anders. Er zijn tal van problemen geweest op diverse luchthavens. Ik zal nu iets voorzichtiger te werk gaan dan twee jaar geleden, maar is het mogelijk dat mensen van welke afkomst dan ook – laat dat heel duidelijk zijn – die binnen veiligheidsschillen en binnen de veiligheidscentra, de zenuwcentra van luchthavens werken, beter worden gescreend, ook met behulp van de AIVD? Dat gebeurt in andere landen

wel maar hier niet. Ik stel gewoon een vraag en ik laat nu de kerk wat meer in het midden door niet mensen met een bepaalde afkomst te noemen. Ik doe dat nu niet en ik vraag dus om het voor iedereen te laten gelden. Bij kerncentrales is het allemaal heel normaal, maar blijkbaar is het minder normaal bij luchthavens.
Het tekort aan Hollandse luchtverkeersleiders. De motie-Graus over een onafhankelijk impactassessment van de massale uittocht van luchtverkeersleiders naar bijvoorbeeld de Golfstaten is uitgevoerd. De Erasmus Universiteit toonde ons gelijk aan door te laten zien dat de uitstroom van luchtverkeersleiders een groot probleem is. De vorige Staatssecretaris deelde die analyse niet, maar de huidige Staatssecretaris wel en die heeft het ook direct opgepakt. Mijn complimenten daarvoor! Indien de tekorten aan Hollandse luchtverkeersleiders verder oplopen, wordt het steeds lastiger om de taken van Luchtverkeersleiding Nederland uit te voeren, met alle gevolgen van dien voor onder andere de veiligheid en de capaciteit. Het leidt immers tot een lagere afhandelingssnelheid in de lucht. Ik ben daar op werkbezoek geweest en heb gezien wat het vereist om zo veel vliegtuigen in een file te zetten. Dat moet echt gebeuren door mensen die ter zake deskundig zijn. Hoe staat het met de actie van de regering? Ik vraag daarmee eigenlijk om een update, want ik weet dat de Staatssecretaris er volop mee bezig is.
Het Europese rapport met betrekking tot vliegen over conflictzones is afgerond. De PVV heeft net als vele andere partijen gepleit om informatie over potentiële dreigingen en risico's, die bij partijen aanwezig is, per ommegaande te delen of toegankelijk te maken voor burgers en vliegmaatschappijen. Wanneer kunnen we bijvoorbeeld een website verwachten waarop eenieder de boel kan raadplegen? Of kunnen we iets anders verwachten, bijvoorbeeld een waarschuwingssysteem voor de airlines waarop iedereen alle informatie over dreigingen en conflictzones kan raadplegen? Ik wil ook dat de voor de burgerluchtvaart relevante informatie van de nationale veiligheidsdiensten en de overheid structureel en terstond met de Nederlandse luchtvaart wordt gedeeld. Het moet overheidsbreed en het betreft wat mij betreft dus ook de ambtsberichten die bij Buitenlandse Zaken binnenkomen. Ik wil dat ook die erbij worden betrokken.
We zijn erg blij met het uitstel van de aanbesteding van de luchtverkeersleiding. Mijn motie daarvoor is gelukkig aangenomen; ik bedank de Kamer daarvoor. Bij die motie ging het mij natuurlijk met name om Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Eerst ging de Staatssecretaris voor een klein gedeelte met de motie-Graus mee, maar ik begrijp uit de brief dat zij nu pardoes niet meer met de motie meegaat. Ik heb de brief gelezen, maar toch wil ik nu even niet over de brief praten. Ik wil er namelijk op wijzen dat er alleen op ambtelijk niveau overleg heeft plaatsgevonden, maar niet met de betrokken bestuurders. En dat is nu net wat wij graag zouden zien. Kan er een bestuurlijk overleg plaatsvinden tussen de Staatssecretaris en de regionale bestuurders, voordat er iets wordt besloten? Dat is eigenlijk het enige wat ik vraag. Het bespaart ook een motie, want in principe ligt die aangenomen motie van mij er nog steeds. Als de Staatssecretaris het gewoon doet – ik zie haar daar wel voor aan – dan is het opgelost, want die mensen willen heel graag dat de Staatssecretaris zelf met de bestuurders spreekt.

De **voorzitter**:
Mijnheer Graus, ik gun u nog een minuut voor uw bijdrage.

De heer **Graus** (PVV):
De voordelen van de afschaffing van het systeem One Group of Airports wegen niet op tegen de nadelen. Er komt een ongelijk speelveld tussen de leden van de Schiphol Group en de niet-Schiphol Group-leden. Ik zal de commissie die lijst besparen.

Het is misschien een beetje buiten de orde, maar ik heb nog een korte vraag. Wie gaat Bram Graber opvolgen? Wordt dat een Fransman of een Nederlander? Is daar al iets over bekend? Het is gewoon een vraag en als de Staatssecretaris geen antwoord kan geven, dan doet ze dat niet. Als het geen Nederlander wordt, zitten er nog maar drie KLM'ers in dat executive committee. Het verschuift dan van veertien Fransen en vier KLM'ers naar elf en drie. Hoe kunnen we die verfransing voorkomen?

De **voorzitter**:
Het is niet de bedoeling om in dit soort debatten over personen te spreken, maar u zult het antwoord van de Staatssecretaris moeten afwachten.

De heer **Graus** (PVV):
Sorry, voorzitter, ik verstond niet wat u tegen mij zei. U zei dat ik iets niet mag doen?

De **voorzitter**:
U mag van alles, maar het is niet per se gebruikelijk om over personen, individuen te spreken.

De heer **Graus** (PVV):
Sorry, maar ik citeerde uit een krantenartikel. Het is algemeen bekend en daarom vraag ik of het een Nederlander of een Fransman wordt. Ik heb niet om een naam gevraagd en ik ben dus heel netjes geweest.

De **voorzitter**:
Dank u wel voor deze nuance. Die is niet onbelangrijk.
Het woord is aan mevrouw Belhaj, namens D66.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. In dit algemeen overleg over de luchtvaart zal ik twee onderwerpen bespreken. Ik begin met het aspect duurzaamheid en de verduurzaming van de luchtvaart.
De luchtvaart is helaas geen onderdeel geworden van het klimaatakkoord dat in Parijs is gesloten, want bijna 5% van de wereldwijde emissies is afkomstig van de luchtvaart. Zonder maatregelen zal de uitstoot tot 2050 met 300% groeien. Daarom rust er wat D66 betreft een erg grote verantwoordelijkheid op de internationale luchtvaartsector om tot afspraken te komen, afspraken die Parijs-waardig zijn. In de herfst van dit jaar komen de lidstaten van de ICAO bijeen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: hoe staat het ervoor? Gaat de Staatssecretaris zowel in EU- als in ICAO-verband inzetten op een robuust internationaal emissiehandelssysteem? Als dat er niet komt, betekent dat dat we bepaalde systemen moeten opdoeken en dat vinden wij niet wenselijk. Laten we niet vergeten dat het huidige Europese systeem jaarlijks 17 miljoen ton aan CO_2-reductie oplevert. Dat is evenveel als Slovenië jaarlijks in totaal uitstoot.
Bij sommige onderwerpen is er bijna geen gemakkelijk bruggetje te maken en die poging ga ik nu dan ook niet doen. Ik ga verder met het vliegen boven conflictgebieden.
Een paar dagen geleden kwam de langverwachte brief waarin het kabinet aangeeft hoe het uitvoering geeft aan de moties die ingediend zijn tijdens het debat over het OVV-onderzoek naar de MH17-ramp. Dat zijn moties waaronder de namen staan van bijna alle partijen die toen aanwezig waren. Nu pas is het kabinet bezig met het convenant. Dat gebeurt dus, nadat de Kamer daar bij motie expliciet om moest vragen. Bijna twee jaar na de ramp! D66 vindt dat schrijnend. We hebben het kabinet vanaf het begin proberen te bewegen om ook stappen te zetten op nationaal niveau. Wij deden dat dus nog voordat het OVV-rapport was verschenen. En wat

bleek? Ook de OVV stelde dat er hier in Nederland veel kon verbeteren. Maar we zijn twee jaar verder en hebben nog steeds geen resultaat. Er ligt nog steeds geen convenant. Waarom moet het zo lang duren om een convenant te sluiten? Ik vraag het gewoon nogmaals: waarom heeft het kabinet het niet veel eerder in gang gezet en waarom moesten er uiteindelijk Kamermoties aan te pas komen om die actie af te dwingen? Het kabinet geeft aan in de brief, die je echt drie keer moet lezen om door te krijgen wat er precies in staat, dat het convenant nu bijna rond is. D66 heeft echter heel andere signalen ontvangen. Het overleg over het convenant zou juist helemaal muurvast zitten. Gesprekspartners zouden zelfs zo ontevreden zijn dat ze dreigen weg te lopen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of ze dit herkent. Is ze hiervan op de hoogte en wat kan ze hierover zeggen? Waar ligt eigenlijk de regie over dit overleg, zowel ambtelijk als politiek?
Dit moeizame proces geeft D66 heel weinig vertrouwen in een goede afloop. We willen het convenant dan ook zien en bespreken voor de vaststelling ervan. We gaan toch niet meemaken dat we straks in de Staatscourant moeten lezen hoe invulling is gegeven aan de Kamerbrede moties over dit onderwerp? Kortom, wanneer kunnen we het conceptconvenant wel bespreken? Wat gaat de Staatssecretaris doen aan de patstelling die blijkbaar is ontstaan? Zit de Staatssecretaris er wel dicht genoeg bovenop? Het gaat hier over een van de belangrijkste conclusies van de OVV. Het gaat over het wegnemen van de blinde vlek bij alle stakeholders voor de risico's van conflicten voor de burgerluchtvaart en over de vraag hoe we hier in Nederland die blinde vlek gaan voorkomen. D66 wil dat dit structureel wordt opgelost en dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten, inclusief de NCTV, over de inzet en middelen kunnen beschikken om dat goed te doen. Daar hebben we tijdens het debat over de MH17 een motie over ingediend.
Bij D66 is het geduld op. Het kabinet houdt onnodig iedereen, inclusief de nabestaanden, in the dark. Ik heb, zoals iedereen hier, vragen aan het kabinet. Komt er nu een aparte unit burgerluchtvaart bij de diensten, worden middelen en capaciteit vrijgemaakt om die blinde vlek in te vullen en wat is precies de hoogte van dat bedrag? Gaan de maatschappijen eindelijk proactief geïnformeerd worden?
Ik rond af, concluderend. Ik hoop van harte dat wij in dit debat heldere antwoorden gaan krijgen. Het is toch een moeilijk dossier. Waar het gaat over strafvervolging, is evident dat Nederland daar geen dominante rol in kan spelen. Waar Nederland wel een dominante rol kan spelen, is in het ervoor zorgen dat wij in elk geval, voor zover dat mogelijk is, goede inlichtingen met elkaar delen om op tijd luchtvaartmaatschappijen en daarmee ook piloten in staat stellen om hun werk goed te doen en eventueel alternatieve vliegroutes te bepalen. Ik hoop op antwoorden. Het zou erg spijtig zijn als we over een dossier dat zo belangrijk is voor zo veel Nederlanders een nieuw debat moeten voeren en nieuwe moties moeten indienen om deze impasse op te lossen.

De heer **Geurts** (CDA):
Voorzitter. Ik wil vandaag beginnen bij beginnende piloten. Zij moeten bij sommige vliegtuigmaatschappijen tot € 50.000 betalen om de eerste 200 tot 500 vlieguren te kunnen maken om hun brevet te kunnen behouden – dat systeem heet pay-to-fly – en dat alles zonder baangarantie. Het mag duidelijk zijn dat het CDA dat een ongezonde situatie vindt. We hebben daarover twee vragen aan de Staatssecretaris. Wat gaat de Staatssecretaris in Europa doen om dergelijke misstanden tegen te gaan? Kan het systeem van pay-to-fly, vooruitlopend op Europa, in Nederland alvast verboden worden?
Als we het over ongezonde situaties hebben: er zijn ook sociale misstanden in de Europese luchtvaart. Er is ons ter oren gekomen dat er schijn- c.q. ontduikconstructies zijn waarin personeel vanuit Thailand op

basis van contracten uit Singapore op een in Ierland geregistreerd vliegtuig van een Noorse maatschappij gaat werken om vluchten van het Verenigd Koninkrijk naar de Verenigde Staten uit te voeren. De luchtvaartmaatschappij Norwegian Air zegt vanaf juli naar Amerika te gaan vliegen voor € 69. Het mag duidelijk zijn dat dat alleen kan, althans in mijn ogen, door slimme trucs en een minimaal pakket aan arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers van Norwegian Air. De vraag is wat de Staatssecretaris in Europa gaat doen om dergelijke misstanden tegen te gaan.
Dan vliegen over conflictgebieden. Vorige sprekers hebben daar ook al over gesproken. Er is een convenant in de maak over het vliegen over conflictgebieden. Wij horen dat de gesprekken uiterst moeizaam verlopen en tot op heden niet hebben geleid tot een gebalanceerde overeenkomst tussen de luchtvaartsector en de diverse overheidsinstellingen. Dit duurt toch wel erg lang. We zijn u bijna twee jaar verder sinds de ramp met de MH17. Ik heb vier vragen, of eigenlijk vijf. Waar zit de pijn volgens de Staatssecretaris en waar zitten de problemen? Wat is er onduidelijk aan de moties over vliegen over conflictgebieden die zijn ingediend? Ik doel op bijvoorbeeld de motie-Servaes c.s. en de motie-Sjoerdsma c.s. Wanneer verwacht de Staatssecretaris met een voorstel naar de Kamer te komen? Krijgt de Kamer nog een convenanttekst te zien voordat die geformaliseerd gaat worden?
De woordvoerder van D66 zei net ook al dat het altijd moeilijk is om een bruggetje te slaan. Ik ga nu wel naar de vogelaanvaringen, een totaal ander onderwerp. Het heeft betrekking op de ganzen. Er is sinds 2010 sprake van een aanzienlijke toename van het aantal vogelaanvaringen of bijna-vogelaanvaringen, specifiek met ganzen. Ik heb een overzichtje van KLM-incidenten met ganzen. Je ziet die gewoon explosief toenemen. Ik hoop dat de voorzitter dit zo wil toevoegen aan het verslag, zodat ook de Staatssecretaris daar ook kennis van kan nemen.
Het mag duidelijk zijn dat we er alles aan moeten doen om deze grote ongelukken met vliegtuigen te voorkomen. Ik heb daar een aantal vragen over. Hoe verklaart de Staatssecretaris de explosieve groei van de luchtvaartincidenten met ganzen in 2015 in vergelijking met voorgaande jaren? Hoe denkt de Staatssecretaris de populatie ganzen te verkleinen nu de CO_2-aanpak steeds moeilijker c.q. onmogelijk wordt? Over de ganzen heb ik nog meer op mijn lever. Gaat de Staatssecretaris het probleem dat er nu is door de uitspraak van de rechtbank in Noord-Holland over het vangen van ganzen in combinatie met het gebruik van CO_2oplossen, eventueel samen met haar collega van Economische Zaken? Ik heb al een verleden met deze Staatssecretaris over ganzen en CO_2, dus ik verwacht daar een heel degelijk antwoord op.

De **voorzitter**:
Ik onderbreek u, mijnheer Geurts. Ik heb namelijk de indruk dat de heer Wassenberg een vraag aan u heeft.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Voorzitter, dat hebt u goed gezien. Ik stak niet eens mijn vinger op. De heer Geurts heeft het nu over het vangen en met CO_2 doden van ganzen. Is hij zich ervan bewust dat je beter niet eerst ganzen kunt lokken naar Schiphol door daar heel eiwitrijke gewassen te telen, om ze vervolgens te moeten doden? Vindt hij niet ook dat je veel beter op preventie kunt inzetten, door ervoor te zorgen dat die ganzen niet naar Schiphol komen?

De heer **Geurts** (CDA):
Ik krijg een beetje een déjà-vugevoel. Ik zie de Staatssecretaris knikken. Dit debat hebben we al vaker gevoerd, ook met mevrouw Thieme. Wat ik altijd het aardige vind aan dat debat, is dat de Partij voor de Dieren die ganzen graag weg wil jagen. Die ganzen gaan dan ergens anders landen, dus daarmee wordt het probleem verplaatst. Ik heb al eerder gezegd dat

als het zo wordt ingevoerd, dat betekent dat er geen landbouwproductie meer mogelijk is in Nederland. Ganzen worden dan namelijk op elke plek verjaagd. Ze kunnen nergens landen, maar ze gaan ergens een keer landen. Ik weet dat Schiphol en omliggende diensten – de heer Graus heeft dat net ook al gezegd – ongelooflijk hun best doen om ons vliegverkeer niet in gevaar te laten komen. Als ik een keuze moet maken tussen een vliegtuig met passagiers of een koppel ganzen, weet ik die wel gemaakt.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
De heer Geurts heeft toch niet heel goed geluisterd. Ik zeg namelijk dat je die ganzen niet hoeft weg te jagen als je ze niet lokt. Die ganzen worden gelokt door het verbouwen van heel eiwitrijke producten. Op het moment dat je het beleid verandert en ervoor zorgt dat minder aantrekkelijke gewassen voor ganzen zijn, komen ze niet naar Schiphol. Een gans die niet naar Schiphol komt, hoef je ook niet te verjagen. Dat is mijn punt. We hebben het nu inderdaad over de gevaren voor de luchtvaart. Mogelijke andere plekken waar ganzen zijn, zijn nu even niet relevant. Het gaat nu om het voorkomen van aanvaringen met ganzen. Die aanvaringen met ganzen kun je voorkomen door ervoor te zorgen dat Schiphol minder aantrekkelijk is voor ze. Dat was mijn punt.

De heer **Geurts** (CDA):
Dit gaat over eventuele aantrekkelijkheid van Schiphol voor ganzen. Ik weet dat er in de omgeving van Schiphol alles aan wordt gedaan om bepaalde gewassen te telen die minder of niet aantrekkelijk zijn voor ganzen. Het antwoord is dus dat dat al volop gebeurt. Ik denk niet dat de ganzen onder de indruk zijn van een algemeen overleg hier, waarin een aantal Kamerleden oproept om alsjeblieft niet rondom Schiphol te komen landen. Ik denk dat ze daar echt niet wakker van liggen. Als de heer Wassenberg een telefoonnummer heeft van zo'n hoofdgans, hoor ik dat graag.

De **voorzitter**:
Ik kan me nog het programma Wilde Ganzen herinneren, maar dat was iets anders. Vervolgt u uw betoog, mijnheer Geurts.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik weet dat er binnenkort een debat komt over de groei van Schiphol. Ik kan het echter toch niet helemaal laten om er vanmiddag iets over te zeggen, mede in het licht van artikelen die in de kranten zijn verschenen en de onrust die daarover ontstaat in onze samenleving. We lezen plotseling dat als de passagiersgroei zo doorzet als in de laatste jaren, Schiphol de optie openhoudt om na 2030 tussen de A4, de A4 en de A9 een nieuwe terminal te bouwen. Er lijkt ook een zesde start- en landingsbaan in beeld te komen. Het wonderlijke van dit bericht is dat er een A-pier wordt voorbereid, als ik het goed heb, en ook Lelystad gereed wordt gemaakt.
Voorzitter. Ik zit op vierenhalve minuut, dus ik mag nog even.

De **voorzitter**:
Dat bedoel ik niet. Ik vraag u om niet te uitvoerig over Schiphol te spreken, want daar is een apart algemeen overleg over. Dat bedoel ik meer.

De heer **Geurts** (CDA):
De groei van Schiphol ligt altijd gevoelig vanwege de geluidshinder voor de omgeving. Schiphol mag tot 2020 doorgroeien naar 500.000 vliegbewegingen, starts en landingen. De teller staat op 451.000 vliegbewegingen. Ik heb een vraag aan de Staatssecretaris. Wat het CDA betreft, is

het nog veel te vroeg om nu reeds over dergelijke plannen te spreken. Er liggen duidelijke afspraken in het kader van het Aldersadvies en je mag toch van een betrouwbare overheid verwachten dat zij zich daaraan houdt? Dus eerst de A-pier en Lelystad en daarna kijken we verder. De vraag die ik aan de Staatssecretaris heb, is of zij deze lijn deelt.

De **voorzitter**:
Mijnheer Geurts, ik onderbreek u even, want de heer Elias heeft een punt van orde.

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb deze onderwerpen op verzoek van het CDA verzet naar een andere gelegenheid. Ik vind het daarom erg vervelend dat met name de woordvoerder van het CDA daar nu over begint. Ik zou daar ook graag een aantal dingen over willen zeggen, want het is inderdaad een belangrijk onderwerp, maar het is op verzoek van het CDA verzet. Ik stel voor dat we of er nu uitgebreid over discussiëren – en dan schorsen we eerst, zodat ik mij kan voorbereiden – of dat we het vandaag hebben over hetgeen geagendeerd staat. Maar op deze manier kan het niet.

De heer **Geurts** (CDA):
Mijn excuses, maar ik weet dat hierover gesproken wordt en ik heb ook gezien dat er in de kranten over wordt geschreven. Ik vind daarom dat ik er best wat over mag zeggen, net als elke andere woordvoerder. Nogmaals mijn excuses, maar het is mij ontgaan dat hierover afspraken zijn gemaakt achter de schermen.

De **voorzitter**:
Het algemeen overleg over het desbetreffende onderwerp is aangevraagd door het CDA zelf. Ik denk dat het belangrijk is om dat te weten. Het is inderdaad in de procedurevergadering op die manier afgesproken. U zei dat u zich baseert op informatie uit de kranten. Aangezien het gaat om een actuele bron moet ik het toelaten, maar ik verwijs het toch ook heel graag en dringend door naar het algemeen overleg dat later plaats zal vinden.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik begrijp dat we er in dat andere algemeen overleg zeer diepgaand over zullen spreken, maar dan hebben we er nu in ieder geval alvast richting aan gegeven voor de Staatssecretaris. Ik weet dat zij daar heel wijs mee om zal gaan.

De **voorzitter**:
Mijnheer Geurts, het is niet «we», want u hebt dat gedaan.

De heer **Geurts** (CDA):
Sorry, voorzitter.
Ik rond af met een paar punten over de kleine luchtvaart. We moeten de toekomstvastheid van locaties voor de kleine luchtvaart bekijken vanuit de kaders van de Luchtvaartnota en de Luchtruimvisie. Er is uitdrukkelijk bepaald dat het mainportgebonden vliegverkeer prioriteit heeft. Dat houdt in de praktijk in dat bijvoorbeeld parachutespringen nog maar op een beperkt aantal plaatsen kan en alleen nog maar vanaf een minder hoog niveau. Er zijn dus beperkingen. De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) maakt zich daar zorgen over en heeft het kabinet daarover vragen gesteld. Er is op dit punt goed overleg nodig. Is de Staatssecretaris bereid om daarover in gesprek te gaan met de KNVvL om te bekijken of ook de kleine luchtvaart, zoals parachutespringen, in Nederland toekomst heeft?

De **voorzitter**:

Mijnheer Graus, als u wilt interrumperen, kan dat, maar dat moet wel altijd via de voorzitter. Maar dat weet u, want u gaat zo meteen zelf voorzitten. «Voorzitter» zegt u dan.

De heer **Graus** (PVV):
Ik had de kans nog niet gehad, want ik wilde eerst het woord aan u vragen.
Voorzitter. Ik heb die grafiek voor mij over de aanvaringen met ganzen. Dat is een zeer ernstig verhaal. De PVV heeft daar ook stelling in genomen. Aangezien het om mensenlevens gaat, hebben wij helaas ook tussen twee kwaden moeten kiezen. Ik wil echter wel meegeven dat het CDA er mede schuldig aan is geweest dat vossen tientallen jaren lang bejaagd zijn. Vossen houden met name van ganzeneieren, van jonge ganzen en noem het allemaal maar op. Het werkt natuurlijk niet als je eerst alle roofdieren die op ganzen jagen, af gaat schieten omdat je een jagerspartij bent, en je vervolgens zegt dat er te veel ganzen zijn. Ik heb daar destijds zelf onderzoek naar gedaan, ook als televisieproducent. Ik heb daar in samenwerking met de Dierenbescherming hele televisie-uitzendingen over gemaakt voor de Limburgse televisie, en wat de heer Geurts zegt, kan gewoon niet. Ik vind dat hij als woordvoerder van het CDA voortaan beter moet omgaan met het bejagen van roofdieren als de vos.

De **voorzitter**:
Ik heb niet per se een vraag gehoord, maar wel een oproep.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik wil er toch één zin aan wijden. Op het moment dat het CDA aangevallen wordt door de Partij voor de Dieren aan de ene kant en door de Partij Voor de Vrijheid aan de andere kant, denk ik dat wij in de afgelopen jaren een goed beleid hebben gevoerd.

De heer **Graus** (PVV):
Ik zeg nogmaals dat wij als diervriendelijke partij helaas ook stelling hebben moeten nemen. Maar wij hadden liever gekozen voor de snelste dood, en niet voor dat nare vergassen. Als het moet in het belang van mensen en andere dieren, dan moet het; dat wil ik wel gezegd hebben. Maar het beleid van de afgelopen tientallen jaren is fout geweest. Als jagers voor God gaan spelen, krijg je dit soort dingen. Een gezegende dag verder.

De **voorzitter**:
Ik heb wederom geen vraag gehoord. Ik geef daarom het woord aan de heer Wassenberg, die spreekt namens de Partij voor de Dieren.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Voorzitter. Het jarenlang vergassen en schieten van ganzen bij Schiphol is ineffectief gebleken. In vier jaar tijd zijn er rond Schiphol 43.000 ganzen gedood. CLM en het Landbouw Economisch Instituut (LEI) hebben uitgerekend hoeveel het vergassen of doodschieten van een gans kost. Voor die 43.000 ganzen komt het totaal uiteindelijk op zes ton uit. Dat is exclusief btw; ook dat nog. Dat is helemaal voor niets geweest, want het aantal getelde ganzen neemt niet significant af. De lege plekken van gedode ganzen worden namelijk snel opgevuld door nieuwe aanwas vanuit omringende gebieden.
Het aantal botsingen tussen vliegtuigen en vogels rond Schiphol is in 2015 bijna verdubbeld. Vogelbioloog Luit Buurma, dé deskundige op het gebied van vogelbotsingen, was de afgelopen jaren nauw betrokken bij de vogelaanpak rond Schiphol. Hij stelt dat het gedrag van vogels door de jacht onvoorspelbaar wordt. Door de jacht vertonen ganzen vluchtgedrag

waardoor ze veel vaker opvliegen en vliegroutes kruisen. De jacht is volgens hem geen oplossing, maar juist deel van het probleem. Bovendien veroorzaakt de jacht enorm veel leed voor ganzen. Hagel is vaak te klein om ganzen in één keer te doden, waardoor ze gewond raken en langzaam sterven. Uit onderzoek blijkt dat 25% tot 40% van de ganzen met hagel in het lijf rondloopt of rondvliegt. Daarnaast verliezen monogame dieren hun partner. Kortom: veel dierenleed.

Vergassen is ook geen oplossing. Vergassing betekent namelijk een gruwelijke dood voor ganzen, met een doodsstrijd van ten minste één minuut. Dat is onaanvaardbaar. De rechtbank heeft vorige week een streep gezet door het gebruik van de vangkraal waarmee ganzen bijeen worden gedreven om vervolgens te worden vergast. Waarom wordt er met het nieuwe Convenant reduceren risico vogelaanvaringen opnieuw gekozen voor het massaal afschieten en vergassen? Dat lost namelijk geen enkel probleem op en is daardoor geldverspilling. De jacht kost € 14 per gans en de kosten voor het vergassen kunnen oplopen tot € 18 per gans. Ik had het net al even over die berekeningen. Het gaat om tonnen per jaar en dat zijn jaarlijks terugkerende kosten. Dat geld kan beter besteed worden aan duurzame alternatieven.

Wat zou er wel moeten gebeuren? Rond de start- en landingsbanen van Schiphol wordt er op grote schaal graan verbouwd en daar komen vogels op af. De inzet van verjagende lasers is veelbelovend. De Kamer heeft onze motie gesteund waarin wij de Staatssecretaris vragen om erop aan te dringen dat laserverjagers veel meer ingezet worden in dit land. Eerdere pilots met verjagende lasers waren succesvol. Waar blijft de grootschalige inzet van die lasers?

Ik ben wel blij dat met het Convenant reduceren risico vogelaanvaringen de intentie bestaat om in de komende jaren meer diervriendelijke en duurzame maatregelen te gebruiken. Maar ik mis toch de urgentie om tot echte oplossingen te komen die de veiligheid echt waarborgen en ook nog diervriendelijk en goedkoper zijn. Ik citeer uit het Convenant: «Er wordt in breder verband nagedacht over een stimuleringsprogramma om het foerageren van risicovolle soorten rondom de luchthaven verder te ontmoedigen.» «Er wordt in breder verband nagedacht ... «. Is dat voor de Staatssecretaris niet veel te vrijblijvend? Moet er niet een stok achter de deur komen?

Het allerbeste is natuurlijk om vogels niet eerst naar het vliegveld te lokken om ze vervolgens weg te jagen. We hebben het daar net nog over gehad. De Staat is eigenaar van de gronden rondom Schiphol en kan dus met voorwaarden komen voor de verpachting. Die voorwaarden kunnen worden aangepast. Ik verzoek de Staatssecretaris dan ook om dat te doen. Doe dat alstublieft. Stop met het toestaan van het verbouwen van eiwitrijke gewassen, want die trekken vogels aan en vergroten daardoor het risico op aanvaringen met vliegtuigen.

Schiphol kondigde meermaals groots aan om voor 2 megawatt aan zonnepanelen tussen de startbanen te plaatsen. Dat plan is intussen van de baan. Dat is een gemiste kans, want met die 2 megawatt aan zonnepanelen zou Schiphol voor 20% in zijn eigen energie voorzien, terwijl het nu genoegen neemt met de stroomvoorziening voor een schamele 35 elektrische bussen. Het plaatsen van zonnepanelen is een maatregel waarvoor de Partij voor de Dieren al jaren pleit, omdat het een structurele oplossing biedt voor de vliegveiligheid en voor duurzame energie. Schiphol zou daarmee overigens allesbehalve een voorloper zijn, want Denver International Airport, een van de grootste vliegvelden van Amerika, heeft al jarenlang voor 2 megawatt aan zonnepanelen en dat gaat uitstekend. Waarom neemt de overheid zelf, die eigenaar is van diverse percelen landbouwgrond rond Schiphol, niet het besluit tot het plaatsen van zonnepanelen op haar eigen grond?

Een maatregel die ook heel weinig geld kost en net al even ter sprake is gekomen, is een verbod op de vossenjacht. De vos is de natuurlijke vijand

van de gans. Waarom wordt zo'n effectieve en simpele maatregel genegeerd?
De veiligheid rond Schiphol kan hand in hand gaan met een diervriendelijk, milieuvriendelijk en vooral ook een klimaatvriendelijk beleid. Waar wacht de Staatssecretaris op om dat klimaatvriendelijke, diervriendelijke en milieuvriendelijke beleid in te zetten?

De heer **Elias** (VVD):
De heer Wassenberg heeft gesproken over ganzen, over zonnepanelen en over vossen. Heeft zijn fractie ook een opvatting over de vraag of het goed is dat het kabinet zich internationaal inzet voor de luchtveiligheid naar aanleiding van de ramp met de MH17? Dat is misschien een andere prioriteitsstelling.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Daar heb ik het nu inderdaad niet over gehad. Ik heb mijn bijdrage hierop gebaseerd, maar mijn antwoord op de vraag is: ja.

De heer **Elias** (VVD):
Dat is goed om te horen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Er ligt een enorme trits van stukken ten grondslag aan dit algemeen overleg. Mijn bijdrage zal dus meer het karakter hebben van een uitgebreid vragenuurtje, maar dan in zes minuten, dan dat ik op een of twee punten zal ingaan.
Mijn eerste vraag gaat over de arbeidsmarkt voor piloten. Daar zijn de afgelopen jaren nogal wat cowboyinstellingen aan het werk geweest. Studenten die hoopten piloot te worden, hebben daar veel geld aan betaald. In sommige gevallen gingen studenten daarvan af met een diploma dat niet werd geaccepteerd bij de luchtvaartmaatschappijen, of gingen studenten er niet eens met een diploma van af. Natuurlijk ben je daar zelf bij, maar deze praktijken mogen gewoon niet voorkomen in een land als het onze. Mijn vraag ligt in het verlengde van eerdere vragen die wij schriftelijk aan de Staatssecretaris hebben gesteld. Wij hebben geopperd dat de Staatssecretaris samen met de Minister van Onderwijs bekijkt of er geen noodzaak is om dit gewoon fatsoenlijk te regelen. Daar zijn verschillende gedachten over, bijvoorbeeld het idee om het binnen de kaders van een hbo-opleiding aan te bieden. Er zijn tal van fatsoenlijke beroepen in dit land die op die manier studenten, jongeren voorbereiden. De vraag is dus hoe het staat met die voorbereidingen. In dat licht sluit ik me zeer aan bij wat mijn collega van het CDA zei over de vrij schandalige praktijken van pay-to-fly. Stel je voor dat alle hbo- en mbo-studenten op die manier hun stageplek moeten gaan financieren. Het land was dan vrij snel te klein.
Er is genoeg gezegd over de aanvaringen met vogels. Er was een convenant, maar nu hebben we een rechterlijke uitspraak. In dat licht wil ik toch één punt terughalen uit een eerder debat over drones. Er is al heel veel onderzoek gedaan naar de botsingen tussen vogels en vliegtuigen. We hebben het er in dat debat af en toe over gehad dat er nog weinig onderzoek is verricht naar de impact van drones op vliegtuigen. Ik wil graag van de Staatssecretaris horen hoe het daarmee staat. Is er ook een beleid dat erop gericht is om dat onderzoek te gaan intensiveren? Deze gevaren blijven nu eenmaal nog steeds aanwezig. Dat zien we vandaag ook in die publiciteitscampagne, waarvoor overigens complimenten.
Eén stuk gaat in op de geluidshinder in Zuid-Limburg, rond Eijsden. Belgocontrol is bezig om de luchtverkeersleiders erop te wijzen dat ze daar veel zorgvuldiger moeten bekijken welke vluchtroutes ze gebruiken. Daar is ontzettend veel geluidsoverlast. Dat blijkt makkelijk te voorkomen. Er is een awareness campaign; ik weet niet hoe ze dat in Limburg

uitspreken, maar dat is, zo zeg ik tegen de heer Elias, een bewustwordingscampagne, en dan op z'n Limburgs. Dat bevestigt toch de indruk dat men er gewoon voor moet zorgen dat die vliegtuigen niet meer over dat gebied vliegen. Het is dus niet zozeer veiligheid. Een awareness campaign betekent niets anders dan gedragsverandering.

De **voorzitter**:
U krijgt zometeen een Limburgse vertaling van de heer Graus

De heer **Monasch** (PvdA):
Daar was ik naar aan het vissen, voorzitter. Het was eigenlijk een geval van uitlokking naar mijn geachte collega Graus.
De vraag is dus hoe het daarmee staat.
Het volgende punt rond de luchtverkeersleiders – die komen in heel veel stukken terug – is de schaarste. Vanzelfsprekend moeten we ervoor zorgen dat alleen de mensen die dat kunnen aan de knoppen komen. Dat is een heel zware selectie. Ik zal de laatste zijn die zich wil bemoeien met de vraag of die selectie te streng is of niet. Dat moet namelijk worden bekeken door mensen die daar verstand van hebben. Ondertussen hebben we echter cijfers waaruit blijkt dat er uit zo'n 1.200 aanmeldingen 6 worden geselecteerd. Is er ook een onafhankelijk onderzoek of een audit naar wat er mis was met nummer 7 tot en met 12, of 7 tot en met 20? Kunnen we daar iets over zeggen? Ik wil – met alle respect: ik heb dat werkbezoek met veel plezier afgelegd, zo zeg ik ook tegen de vertegenwoordigers die hier aanwezig zijn – als volksvertegenwoordiger toch weten hoe streng het is. Ik kom zelf uit een chirurgengezin en ik weet dat er op een gegeven gezegd wordt: we moeten er niet meer hebben dan dat aantal, want dan houden we de groep een beetje klein. Dat is een andere afweging die gewoon meespeelt. Ik wil graag weten of er onafhankelijk onderzoek is naar de mensen die niet zijn aangenomen. Is het niet verstandig, zeker in het kader van die schaarste, om daar toch eens een audit naar te laten uitvoeren?
In dat licht heb ik ook een vraag over Lelystad. Er wordt in de brief gezegd dat de ontwikkeling van Lelystad weleens vertraging kan oplopen door het tekort aan verkeersleiders. Ik krijg hierop graag een toelichting van de Staatssecretaris.
Uit de brief over de vierde Initial Approach Fix en AMAN komt naar voren dat de capaciteit van Schiphol, althans de vliegroutes, moet worden uitgebreid in zuidoostelijke richting, waardoor Frankfurt en gebieden in die richting beter bereikt kunnen worden. De vraag is vervolgens wat dat gaat betekenen voor de geluidsoverlast in die gebieden. Ik ben onlangs weer in Uithoorn en Aalsmeer geweest. Daar klaagt men over een enorme toename van het geluid. Mijn vraag is dus hoe de uitbreiding van die vliegroute zich verhoudt tot de geluidsoverlast daar. Past dat wel binnen de kaders van de Aldersafspraken?
In de brief over het fiche over de Europese luchtvaartstrategie wordt op bladzijde 6 gerept over de sociale dimensie in de luchtvaart. Wederom steek ik de hand uit naar de heer Geurts van het CDA. Wat gebeurt daar aan oneerlijke concurrentie op het gebied van arbeidsmarktomstandigheden? We hebben het wel over oneerlijke staatssteun – dat is een vorm van oneerlijke concurrentie – maar wat gebeurt er met allerlei constructies? De heer Geurts gaf daarvan al een beeldend voorbeeld: dat je bijna door alle landen heenvliegt voordat je überhaupt in je vliegtuig zit. Is er bijvoorbeeld binnen het kabinet een lijst voorhanden met de manieren waarop gepoogd wordt om allerlei regelgeving te omzeilen? Is het niet verstandig om met zo'n onderzoek te komen om te bekijken wat we hiertegen kunnen doen? Het is ook gewoon een voorbeeld van sociale dumping; laten we het gewoon noemen zoals het is. Het is ook een vorm van oneerlijke concurrentie. Ik vraag de Staatssecretaris, nu ze nog een

maand voorzitter is van het gehele EU-gebeuren, wat we daar met elkaar aan kunnen doen.
Over een maand is het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie voorbij. Zou de Staatssecretaris vooruit kunnen blikken op wat er, als we elkaar aan het eind van de maand zouden spreken, bereikt is op het gebied van het Single European Sky?
Mijn volgende punt betreft de One Group of Airports: het feit dat Schiphol, Limburg en Eelde en andere luchthavens worden gezien als één entiteit. Als ik de brief goed begrijp, zegt de Staatssecretaris dat er wat onduidelijkheid over is. Die wordt ook veroorzaakt door een brief van noordelijke bestuursleden. Als ik de brief goed begrijp – daar hoor ik graag de reactie van de Staatssecretaris op – wordt er op korte termijn niet overgegaan op een andere marktverordening, wordt 2020 geschrapt en wordt verder overlegd met de regio. Ik vroeg me af of er nou iets aan mijn Nederlands mankeerde, maar ik heb dat toch allemaal gelezen. Omdat die brief er toch lag, wil ik daar even aandacht aan besteden en bevestigd krijgen of ik het goed heb begrepen.
De heer Elias zegt terecht dat hier wel gesproken moet worden over het vliegen over conflictgebieden, met name over de trage aanpak binnen ICAO, zeker nu we alweer twee jaar verder zijn. Kortheidshalve kan ik me aansluiten bij de vragen van de heer Elias. Hoe staat het daarmee? Wat zijn de verwachtingen in dat verband? Ik weet dat de Staatssecretaris daar volgende week in het AO Transportraad verder over praat, maar ook ICAO is daar erg belangrijk in. Ik krijg dus graag een reactie van de Staatssecretaris hierop.
Een ander punt rond die veiligheid is natuurlijk de veiligheid van ...

De **voorzitter**:
U moet uw punten wel kort maken.

De heer **Monasch** (PvdA):
Dat weet ik. Ik voorspelde al dat het een heel kort vragenuurtje zou zijn. Ik ben er bijna.
Een ander punt betreft de veiligheid van luchthavens. Er staat een brief over Sharm-el-Sheikh op de agenda en ondertussen hebben we een aanslag in Brussel gehad. Mijn vraag is of luchthavens waarvan je bijna op je klompen kunt aanvoelen dat het daar niet in orde is, worden gemonitord. Wordt daarnaar gekeken? Houden we dat soort luchthavens in het vizier? Is Schiphol bezig om te bekijken wat het kan leren van de aanslagen in Brussel en of er fysieke aanpassingen gedaan moeten worden? Er wordt gezegd dat Ben Gurion een van de veiligste luchthavens in de wereld is. Tegelijkertijd zegt ook iedereen dat elk vliegveld qua infrastructuur anders is, maar toch. Vanzelfsprekend hoeft er niet in detail uitgelegd te worden wat er dan gebeurt – dat maakt het de kwaadwillenden erg makkelijk – maar ik wil wel graag weten of er actie is ondernomen naar aanleiding van dat soort aanslagen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mijnheer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik zal in tweede termijn nog een paar andere vragen stellen, waar ik nu niet aan toegekomen ben.

De **voorzitter**:
In uw eigen bedachte vragenuurtje.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik begin met het vliegen over conflictgebieden, want dat ontrolt zich op basis van iets heel akeligs, wat we twee zomers geleden allemaal

van nabij hebben beleefd, veel mensen van heel nabij. Het is dus goed dat daarover een uitgebreide brief ligt. Het is wel een vrij technische brief, maar er wordt invulling gegeven aan moties die toen zijn aangenomen. Een aantal collega's van mij hebben al gezegd dat het langzaam lijkt te gaan en dat er een zekere mate van onenigheid lijkt te bestaan tussen de partijen die de convenanten moeten onderschrijven. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of dat zo is. Verder denk ik dat het in ons aller belang is om een goede update te krijgen over deze kwestie.

Een aantal zaken liggen de SP altijd wat zwaar op de maag. Die zijn deels al genoemd. Eén zaak is het ongelijke speelveld dat er toch nog altijd is, onder andere met Golfcarriers en Turkish Airlines. Er ligt nog een aangenomen motie van mijn partijgenoot Bashir en collega Elias van februari 2015, die vraagt om dat gelijke speelveld te creëren. Het gevoel bij ons is dat er nog vrij weinig uitvoering aan die motie is gegeven. Een beetje bot gezegd: de Staatssecretaris kijkt maar een beetje naar Brussel. Zij zal dat ongetwijfeld ontkennen. Ik wil graag weten wat er op dit punt gebeurt, want het hele speelveld begint steeds meer symptomen van ongelijkheid te vertonen.

Een ander punt is pay-to-fly. Wat kunnen we op korte termijn daaraan doen? De Eurocommissaris juicht toe dat Norwegian op de Verenigde Staten gaat vliegen. Het lijkt mij dat een Eurocommissaris die route niet moet kiezen. Je moet ervoor zorgen dat dit niet kan gebeuren en dat die stagiairs of studenten daar niet werken zonder dat dat tot een baan leidt. Wat ons betreft is bij een aantal maatschappijen sprake van overtreding van het arbeidsrecht, waarin Norwegian en Ryanair echt de kroon spannen. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen?

We hebben het ook vaak gehad over Single European Sky. Er ligt een notitie die door onze collega's is geschreven. Kunnen we daar niet een beetje meer tempo mee maken, ook gezien het feit dat we in Nederland nog niet echt hebben bijgedragen aan het voorsorteren op een Single European Sky? In sommige delen van het land kun je niet komen, waardoor wij niet de kortste route in ons eigen luchtruim kunnen kiezen. Dat scheelt ook een heleboel CO_2-uitstoot.

In de brief van 11 maart staat dat er geen enkele sector is uitgesloten van het Parijsakkoord. Dat zou dus inhouden dat de luchtvaart en de scheepvaart ook niet zijn uitgezonderd van het Parijsakkoord. Is dat zo? Ik was daar een beetje verbaasd over. De algemene consensus is dat voordat er één woord was gesproken in Parijs, de luchtvaartsector en de scheepvaartsector zich al hadden gedistantieerd van het hele klimaatakkoord.

In de brief staat dat er 650 miljoen CO_2 bespaard kan worden in de periode tot 2040. Hoe aanzienlijk is dat? Moeten we daar tevreden mee zijn of is dat maar een klein beginnetje? De scheepvaart is er ook mee bezig. De Internationale Maritieme Organisatie komt met een heel teleurstellend voorstel. Dan kun je toch zeggen dat de scheepvaart zichzelf buiten de CO_2-mainstream probeert te plaatsen. Dan krijg je situaties waarin zo'n nieuwe passagierscruiser in Rotterdam de net geopende milieuzone staat vol te blazen met zijn uitstoot. Staat ons dat met de luchtvaart ook te wachten?

Ik heb het nog even over de ganzen, want daar heeft iedereen het over. Het staatje dat is uitgedeeld, doet een beetje denken aan iets met een wat grotere impact, namelijk de toename van het aantal aardbevingen in Groningen. Het is een beetje hetzelfde toenamepatroon. Het probleem is wel zorgwekkend. Ik vraag de Staatssecretaris, ook gezien de nieuwe situatie nu er een rechterlijke uitspraak ligt, om het hele plaatje eens integraal te bekijken en dan tot een slotsom te komen over wat het beste zou werken als je dit probleem het hoofd wilt bieden. Er is van alles langsgekomen, van de Partij voor de Dieren tot de VVD en het CDA. Er zou een optimale route moeten zijn om dit probleem zo veel mogelijk in te perken. Ik was onlangs op werkbezoek op Schiphol. Er rijden van die gele autootjes langs de startbaan, maar ik weet niet of dat werkelijk het

verschil maakt. Maar goed, met gele autootjes langs de startbaan rijden is een mogelijkheid. Als er zonnepanelen kunnen worden gebruikt, dan zou ik dat zeer welkom heten. Ik zie die dingen graag allemaal naast elkaar. Als we de vossen hebben verjaagd waardoor we de ganzen krijgen, of als we de landbouwgrond daar te vruchtbaar maken waardoor het voor die ganzen een prettige plek is om zich er te vestigen, dan kun je daar ook wat aan doen. Dat is natuurlijk wat ingrijpender dan maatwerk dat de directe omgeving van Schiphol meteen onaantrekkelijk maakt voor ganzen.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Graus een vraag aan u heeft.

De heer **Graus** (PVV):
Als het over dieren gaat, dan ontbreekt vaak de kennis in de Kamer. Dat is het probleem. Tijdens een werkbezoek op Schiphol hebben we gezien hoe dat werkt met K1, K2 en K3. Ganzen zijn superintelligente dieren die je veel kunt leren. Ze worden zelfs ingezet voor beveiligingsmissies. Je kunt ze van alles leren, wat je maar wilt. Maar als ze een knal horen, dan komen ze voorlopig niet meer terug. Het schrikt enorm af en ze komen niet meer terug, als je dat regelmatig blijft doen. En dat doen ze op Schiphol. Ze rijden, ze lossen af en toe een schot en dan rijden ze verder. Niet die gele auto's schrikken af, maar het gaspistool dat ze gebruiken. Het is maar dat u het weet.

De heer **Smaling** (SP):
Als je alleen maar dat autootje ziet rijden, dan denk je: dit kan niet werken. Daarom vraag ik ook om die dingen naast elkaar te zetten. Het is voor de Staatssecretaris ook een beetje een déjà vu. Ze is overgestapt naar een ander ministerie en dacht «nu ben ik van die ganzen af», maar nee dus. De kennis van de heer Graus op dit punt is algemeen bekend, dus ik neem zijn opmerking ter harte.

De **voorzitter**:
Mijnheer Graus, hebt u nog meer?

De heer **Graus** (PVV):
Ik vernam op Schiphol, ook van degene die ons met permissie heel even heeft rondgereden op die start- en landingsbanen, dat dat zeer succesvol is. Dat wil ik toch even gezegd hebben. Mogelijk is het niet afdoende, maar daarom hebben we ook nog andere dingen. Die heb ik al genoemd in mijn bijdrage, dus ik zal dat niet herhalen. Dan kan de heer Smaling dadelijk onder het genot van een gevulde koek de Handelingen nakijken.

De **voorzitter**:
Mijnheer Smaling, ik neem aan dat u klaar bent met uw bijdrage.

De heer **Smaling** (SP):
Ja, min of meer. Wilt u graag dat ik ophoud?

De **voorzitter**:
Nou nee, ik gun u nog wel een minuut.

De heer **Smaling** (SP):
Je kunt wel lacherig doen over die vogels, maar het is wel een heel serieus probleem. Dat geldt ook voor Lelystad. Dat staat vandaag niet op de agenda, maar ik maak mij echt zorgen over de vogels die vanuit de Oostvaardersplassen regulier naar de randmeren vliegen. Dat is in eerdere debatten ook weleens langsgekomen. Je kunt er niet voorzichtig genoeg mee zijn.

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb nog even een vraag over de ganzen. Het is inderdaad een serieus onderwerp. Het is ook een kwestie van kiezen. Als je de grond daar minder vruchtbaar maakt, zullen er minder ganzen naartoe gaan. Dat is een reëel punt van de heer Wassenberg. Het gaat echter niet om een strookje vlak bij Schiphol, maar om een enorme strook rondom Schiphol. Dat betekent vernietiging van werkgelegenheid. Wij pleiten daar in ieder geval niet voor en, zo vermoed ik, ook de SP niet.

De heer **Smaling** (SP):
Nee, zeker niet, maar ik heb het vermoeden dat er toch een redelijk optimale oplossing zou moeten zijn. Alleen hebben we die niet in beeld, omdat we een bepaalde oplossing hebben gekozen. De rechter heeft daar ook een uitspraak over gedaan. Ik ben heel benieuwd hoe we het dan wel doen. Vorige week heb ik de Staatssecretaris nog meegegeven om de veenweidegebieden, die ook rondom Schiphol liggen, te vernatten om CO_2-uitstoot tegen te gaan. Wie weet is dat een oplossing.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Ik heb nog een vraag aan de heer Smaling. Misschien luistert de heer Elias mee. Ik noemde inderdaad de zonnepanelen. Olifantsgras zou een andere optie kunnen zijn. Daarvan kunnen allerlei vezels worden gemaakt, dus het is ook een economisch interessant product. Je hoeft niet per se vast te zitten aan die zonnepanelen. Er zijn ook andere mogelijkheden waarmee je de werkgelegenheid toch behoudt, maar geen ganzen naar Schiphol lokt. Dan hoef je ze ook niet te verjagen. Er zijn mogelijkheden zat.

De **voorzitter**:
Dat u het weet, mijnheer Smaling!

De heer **Smaling** (SP):
We hebben in Nederland veel expertise op het terrein van afwegingen tussen vormen van landgebruik, die bepaalde voor- en nadelen hebben. Als je daar de juiste mensen bij elkaar krijgt, dan moet dat tot iets leiden wat ons minder bezorgd maakt dan op dit moment.

De **voorzitter**:
Ik dank de woordvoerders voor hun bijdrage in eerste termijn. Ik heb met de Staatssecretaris afgesproken dat we schorsen voor tien minuten, ook in verband met de voorzitterswissel. Die is weliswaar tijdelijk, maar moet toch plaatsvinden.

De vergadering wordt van 14.58 uur tot 15.13 uur geschorst.

Voorzitter: Graus

De **voorzitter**:
Ik hervat dit algemeen overleg. We gaan luisteren naar de eerste termijn van de Staatssecretaris. Zoals bekend werkt zij altijd met blokjes. Zou zij dus kunnen aangeven in welke blokjes zij een en ander gaat indelen? Ik stel voor deze termijn twee of maximaal drie interrupties per spreker voor. Ik moet nog meedelen dat de heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren helaas nog andere verplichtingen heeft. Dat is vaak zo bij kleine partijen. Hij laat zich verontschuldigen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ondanks het feit dat er ongelooflijk veel stukken op de agenda staan en dit AO voor een deel het karakter van een vragenuur heeft gekregen, zal ik toch proberen om mijn beantwoording aan de hand van een logische lijn te geven. Dat betekent dat ik eerst heel veel losse

onderwerpen wil bespreken over het luchtvaartbeleid in algemene zin. De leden moeten daarbij denken aan alles wat te maken heeft met general aviation, SES en overlast bij Eijsden evenals uiteraard de positie van de LVNL en de opleidingen, het nieuwe heffingenbeleid, milieu en arbeidsvoorwaarden. Dat alles vormt één groot blok. Daarna komt een groot blok over vliegen over conflictgebieden. Vervolgens zal ik ook nog ingaan op alles wat rondom veiligheid en vogelaanvaringen is gezegd. Ten slotte heb ik nog het beruchte blok «overig». Dat gaat onder andere over drones, de screening van personeel, zonnepanelen en de pilotenopleiding.
Er is gesproken over de luchtruimprojecten en het mogelijk tekort aan luchtverkeersleiders. De heer Elias vroeg of ik voor de zomer met een actieplan kan komen. Misschien mag ik beginnen met zeggen dat er in de afgelopen paar jaar door de luchtverkeersleidingorganisaties flinke stappen zijn gezet in de realisatie van de Luchtruimvisie. Er wordt echt heel hard gewerkt, zowel in het lagere als het hogere luchtruim, voor een deel misschien achter de schermen, om te komen tot één civiel-militaire, geïntegreerde luchtverkeersdienstverlening. Ik moet daarbij opmerken dat de manier waarop wij dit doen echt uniek is in Europa. De uitvoering is complex en vraagt om een aantal veranderingen in het luchtruim en de luchtverkeersleidingssystemen. Daar is forse inzet van de inderdaad schaars beschikbare verkeersleiders voor nodig; ik kom daar zo meteen op terug.
Wat betreft de schaarste is de capaciteit krapper gebleken dan drie jaar geleden nog werd ingeschat. Ik heb in mijn contacten waaronder die met de mensen van LVNL gemerkt dat de discussie over de Wet normering topinkomens (WNT) daarbij niet geholpen heeft. Die discussie is nu van tafel. Dat is op zichzelf goed. Daardoor zie je dat er ruimte is ontstaan voor bestuur en bonden om onderling afspraken te maken, onder andere over afkoop van verlofdagen. Ik heb al in de brief bij de impact assessment aangegeven dat ik het bestuur van de LVNL gevraagd heb om afspraken te maken met de bonden over een vergroting van de inzetbare operationele capaciteit op korte termijn. Ik heb het bestuur ook gevraagd om mij voor 1 oktober aanstaande daarover te berichten. Dat is belangrijk, want de capaciteit waar de Kamerleden vandaag allemaal op doelden, is noodzakelijk voor de diverse luchtruimprojecten. Ik vind het heel positief dat er in de afgelopen dagen in ieder geval al een onderhandelakkoord is bereikt over de cao voor 2016. Dit akkoord moet uiteraard nog aan de leden worden voorgelegd, maar er zit dus wel beweging in de zaak. In dit akkoord zijn onder andere ook afspraken gemaakt over de afkoop van drie verkoeverdagen per verkeersleider in 2016. Daarmee zou er in 2016 extra ruimte in het dienstrooster kunnen ontstaan, die vervolgens gebruikt kan worden voor projecten zoals Lelystad; de Kamerleden noemden dit al. Daarmee is het probleem niet opgelost, laat ik daar volstrekt helder over zijn, maar het is wel een noodzakelijke eerste stap.
De heer Elias vroeg ook of we kunnen garanderen dat de torendienstverlening in ieder geval niet in gevaar komt. Bij het toekennen van schaars beschikbare verkeersleiders geeft de LVNL altijd prioriteit aan haar dagelijkse operatie. De bezetting van de verkeerstorens staat dan ook niet ter discussie.
Zijn er voldoende verkeersleiders beschikbaar? Zoals gezegd, zijn er op dit moment stappen gezet door zowel LVNL als Defensie maar ook de luchthaven zelf om luchthaven Lelystad tijdig in gebruik te kunnen nemen. De inzet van alle partijen is om dat op 1 april 2018 voor elkaar te hebben. Het heeft voor alle partijen een hoge prioriteit. We zullen nu voor de fase na openstelling van de luchthaven in beeld brengen wat er nodig is om deze goed te kunnen laten draaien. We zullen bekijken hoeveel verkeersleiders, zowel civiel als militair er op welk moment nodig zijn. Dat is natuurlijk ook afhankelijk van het verwachte groeiscenario van luchthaven Lelystad. Dat moet daar dus bij mee worden gewogen. Daar wordt op dit moment echt hard aan gewerkt.

Een aantal leden heeft vragen gesteld – de heer Elias deed dat het meest pregnant – over de zogenaamde oranje locaties. Wordt er haast gemaakt met het bieden van een oplossing? Conform de Luchtruimvisie moet de ontwikkeling van de general aviation in Nederland op een selectieve maar ook gerichte manier geaccommodeerd worden. Dit betekent dat de prioriteit ligt bij het Schipholverkeer en het militaire luchtverkeer. Tegelijkertijd proberen we natuurlijk ook voor al die andere diensten en faciliteiten op de een of andere manier een goede plek te vinden. Een van de voor mij belangrijke conclusies is dat alle soorten van general aviation in staat moeten zijn om hun activiteiten in Nederland uit te voeren, nu maar ook in de toekomst. Er zijn maar liefst 89 activiteiten op 66 locaties als «groen» beoordeeld. Over een aantal locaties is nog geen definitief oordeel geveld. Dat heeft te maken met het feit dat de uitoefening van zo'n activiteit echt veel invloed kan hebben op het gebruik van grote luchtruimprojecten. Het gaat hierbij over negen activiteiten op acht locaties. We hebben alle partijen uitgenodigd om onder regie van mijn departement aanbevelingen te organiseren. We beginnen daar al voor de zomer mee; we gaan dus niet wachten. De oranje locaties zullen in dat gesprek aan de orde komen. De positieve manier waarop iedereen tot nu toe samengewerkt heeft, biedt echt goede houvast voor het vervolg. Op zichzelf denk ik dus dat het tot een goed einde moet kunnen worden gebracht.

De heer Monasch en anderen spraken over de implementatie van één Europees luchtruim. De leden weten allemaal dat daarbij bijna sprake is van het g-woord: Gibraltar. Dat maakt natuurlijk dat met name de SES II+-wetgeving op dit moment niet verder gebracht kan worden. De heer Elias heeft daar recent Kamervragen over gesteld. Dit is een onderwerp dat al heel lang de discussie onder de Europese lidstaten over stappen vooruit verlamt. Het lastige is dat aan de ene kant Nederland vanuit zijn positie als voorzitter een soort honest broker moet zijn, dus onafhankelijk tot een oplossing moet zien te komen maar dat er aan de andere kant ook politieke druk nodig is om de zaak verder te helpen. Zowel wij als de Commissie hebben echt alles gedaan, voor een belangrijk deel achter de schermen, wat kan om te bezien of er snel een oplossing georganiseerd kan worden. Wij zijn daarbij echter wel afhankelijk van soevereine lidstaten. In the end is het namelijk linksom of rechtsom zo dat de Britten en de Spanjaarden er met elkaar uit moeten komen. Als zij dat niet doen of niet willen, kunnen we op onze kop gaan staan, maar dan zitten we er wel mee.

Dit betekent dat wij recentelijk beide landen een brief hebben gestuurd om nog eens duidelijk te maken dat het echt van belang is dat zij met elkaar verdergaan. Een lange tijd speelde het ontbreken van een Spaanse regering een rol in het niet kunnen zetten van een stap. Nu speelt weer dat er een discussie gaande is over een eventueel brexit. We hebben ook een aviation summit georganiseerd waar dit punt en marge natuurlijk ook naar voren is gekomen. De druk die nodig is, voeren wij dus op.

Wat betreft SES hebben we voor de Transportraad van 7 juni aanstaande de conclusies van de aviation summit op de agenda gezet. Een belangrijk punt is ook dat we half juni aanstaande in Amsterdam een heel grote bijeenkomst organiseren over het onderzoeksprogramma van SES, SESAR. Op deze bijeenkomst wordt ook de stand van zaken opgemaakt van fase 1 van het programma en wordt het startsein gegeven voor fase 2. In de toekomst zal ook dat een belangrijke gamechanger kunnen blijven, hoop ik. We doen dus wat we kunnen; dat wou ik maar zeggen.

Ik kom op het valschermspringen, andere kleine luchtvaartactiviteiten en de vraag daarover het gesprek aan te gaan met de KNVvL. Ik denk dat het goed is om samen met de luchtverkeersdienstleiders en met input van onder andere de KNVvL ook naar deze kwestie te kijken. Dat betekent dat we specifiek voor het valschermspringen op Teuge echt gaan onderzoeken wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn.

De heer Monasch heeft gevraagd naar de stand van zaken ten aanzien van Eijsden. We hebben conform toezeggingen aan de Kamer de afgelopen tijd vanuit het ministerie bekeken of de Belgische luchtverkeersleiding ook echt heeft gedaan wat was toegezegd. Eerder hebben we gezegd dat het algemene beeld was dat er minder over Eijsden gevlogen wordt, maar dat het beeld nog niet voldoende stabiel was. Mijn ministerie heeft met Belgocontrol en de Belgische overheid aanvullende afspraken gemaakt. Dat betekent dat de verkeersleiders van Belgocontrol in plaats van verzocht nu verplicht worden om Eijsden te mijden, tenzij dit om operationele veiligheidsredenen niet mogelijk is. Om een lang verhaal kort te maken: we zien dat het beeld langzaamaan verbetert. Dat is goed nieuws.
Over de LVNL heb ik net al het een en ander gezegd; een klein schot voor de boeg. Nogmaals, er speelt inderdaad capaciteitsproblematiek. Ik denk dat we, met de cao voor de deur en de ruimte in het dienstrooster, ook weer naar de lange termijn moeten kijken. De heer Monasch heeft terecht de opleiding aan de orde gesteld. Die is zwaar. Ik heb denk ik hetzelfde werkbezoek aan de LVNL gebracht als een aantal van de leden. Ik ben ook zeer onder de indruk van de integriteit en de kwaliteit waarmee men het werk doet. Ik denk dat dit niet genoeg gezegd kan worden. Ik wil ook opmerken dat zonder de LVNL een heleboel van onze politieke wensen niet zouden uitkomen. Ik wijs maar even op de wens om al te veel geluidsoverlast te verhinderen en onze wensen omtrent het op orde hebben van het baangebruik. Daarin kunnen we niet zonder de LVNL. Tegelijkertijd moeten we wel kritisch kijken naar wie er kunnen instromen. De organisatie moet ook op de lange termijn de benodigde capaciteit kunnen leveren. Anders krijg je de situatie dat je die op een gegeven moment noodgedwongen van elders moet binnenhalen. Dat zou jammer zijn. Daar moeten we met elkaar op letten, net als de organisatie zelf. Dat gaat ook over de vraag hoelang je luchtverkeersdienstleider mag blijven. Nu stoppen mensen op tijd. Daar valt nog wel opnieuw naar te kijken. Het rapport van de commissie-Vreeman heeft natuurlijk ook wel een beetje de vinger op de zere plek gelegd. Ik verwacht dat we, nu we de discussie over de normen van de WNT achter ons kunnen laten, met een open blik – dat vraag ik ook van hen – naar deze vraagstukken kijken. Ik heb er veel vertrouwen in dat ook de nieuwe directie daar samen met alle betrokkenen mee aan de slag gaat.
Zowel de heer Monasch als de heer Graus heeft gevraagd naar alles wat met het heffingenbeleid te maken heeft. Ik heb mij verbaasd over het rumoer dat ik via de sociale media zag langskomen. Ik dacht eigenlijk een soort zwaard van Damocles uit te stellen, maar ik kreeg daarop nogal wat kritiek. Dat was wel gek, want eigenlijk is er al langere tijd sprake van kruissubsidie van bijvoorbeeld Schiphol richting Eelde en andere regionale luchthavens. Schiphol vraagt terecht of het dat allemaal moeten blijven meefinancieren. We hebben in het overleg kunnen constateren dat we de regionale luchthavens echt onrecht aandoen als we daarmee stoppen, want dan valt – even heel onaardig gezegd – het hele zaakje te snel om. Wat ik nu eigenlijk doe, is tijd kopen. Laten we niet vanaf 2020 meteen die kruissubsidie laten ophouden. We blijven als het ware nog langer solidair met de regionale luchthavens dan mijn voorganger aanvankelijk had gemeld. Vervolgens moeten we wel bekijken hoe de regio in de toekomst die verantwoordelijkheid voor een deel kan overpakken en wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn. Dat gaan we natuurlijk ordentelijk bespreken; dat zeg ik de heer Graus toe. Dat hoeft echter niet allemaal voor de zomer te gebeuren. We moeten het uiteraard wel gaan doen en dat zal ongetwijfeld tot een bestuurlijk overleg leiden. Soms is het wel merkwaardig hoor. Je denkt dat je ergens de druk van de ketel haalt, maar dat wordt dan kennelijk niet zo ontvangen. Misschien moeten we het nog beter opschrijven, maar duidelijker dan dit kan ik het

eigenlijk niet vertellen. Volgens mij is het ook in lijn met wat de Kamer eerder gevraagd heeft. Dat dacht ik althans.
Een belangrijk punt is de CO_2-reductie. In reactie op de heer Smaling zeg ik dat in het Parijse akkoord geen enkele sector heel specifiek een soort glansrol kreeg, maar dat ze ook niet allemaal op voorhand uitgezonderd zijn. In de beeldvorming leken de scheepvaart en de luchtvaart misschien de dans te ontspringen, maar volgens mij hebben wij met elkaar afgesproken dat dit niet gaat gebeuren, althans niet als het aan de Nederlandse regering ligt. Daarvoor zijn wel internationale stappen nodig, bijvoorbeeld via ICAO, om naast een CO_2-standaard voor vliegtuigen, waarmee ze op termijn veel schoner worden, ook een soort ETS-achtig systeem te introduceren, dat met een chique woord Global Market Based Measure (GMBM) wordt genoemd. Wij zetten ons daar als voorzitter heel stevig voor in. We hebben daar ook tijdens de Aviation Summit voor gepleit. We hebben die ook niet voor niets georganiseerd. De Minister en ik hebben een informele Transportraad georganiseerd, waarbij we dit onderwerp met de milieu en Transportministers gezamenlijk hebben besproken. Dat was nog nooit voorgekomen. Er werd ook met heel veel waardering over gesproken. Er werd gezien dat we echt in staat zijn om onderwerpen met elkaar te verbinden. Wij liepen voorop in Parijs en vroegen ons af hoe we in de richting van september – het belangrijke moment waarop hierover een besluit moet vallen – stappen konden zetten. We doen daarnaast nog alles op het terrein van alternatieve brandstoffen; het vliegen op biokerosine. Ook nationaal kun je dus het een en ander doen. We kijken natuurlijk ook naar wat de luchthaven doet. Gisteravond heb ik bij de behandeling van het wetsvoorstel al gezegd dat Schiphol als eerste hubluchthaven in de wereld de hoogste status CO_2-neutraal heeft gekregen van de koepel van internationale luchthavens. Air France-KLM was in 2015 voor de elfde keer op rij de duurzaamste luchtvaartmaatschappij in de Dow Jones Sustainability Index. Ik heb niet de indruk dat onze luchthaven, onze maatschappij of het kabinet op dit onderwerp achteroverleunen. Als het anders is, hoor ik het graag. Ik zou haast zeggen: ik ben er klaar voor.
In dit grote blok wil ik tot slot ingaan op de arbeidsvoorwaarden. Ik ben het er zeker mee eens dat dit een belangrijk onderwerp is. Vanuit mijn verantwoordelijkheid – dat moet ik er meteen bij zeggen – kijk ik zelf vooral naar de concurrentiekracht van de Nederlandse luchtvaart als zodanig en het behoud van de luchtvaartveiligheid. Daarvoor is inzetten op eerlijke concurrentievoorwaarden belangrijk, ook op het gebied van arbeidskosten en arbeidsvoorwaarden. Die mogen de luchtvaartveiligheid niet in het geding brengen. Dat is een belangrijke relatie. We hebben gezien dat sinds het rapport «Atypical forms of employment in aviation» van de Universiteit Gent uit 2014, dit onderwerp in toenemende mate in de belangstelling staat. Dat is terecht, want je ziet dat er in de wereld in toenemende mate sprake is van twijfelachtige arbeidsconstructies in de luchtvaart. Dan moet je denken aan oneigenlijke zzp-constructies, waarbij de piloot voor één luchtvaartmaatschappij en in één gezagsverhouding werkt, terwijl hij als zzp'er wordt ingezet. Denk ook aan pay-to-fly waarover we net spraken. Daarbij moeten piloten betalen om te mogen vliegen bij een luchtvaartmaatschappij. Daarnaast zijn er ook nog «foute» private arbeidsbemiddelingsbureaus die constructies bedenken waarbij onduidelijk is wie uiteindelijk de eindverantwoordelijkheid draagt. Het lastige is dat we te maken hebben met grensoverschrijdend verkeer. We zijn bezig met het scherp in de gaten houden van de ontwikkelingen. We zien dat Minister Asscher recentelijk met name de arbeidsverhoudingen in de hele transportsector op de Europese agenda heeft gezet. In Nederland hebben we ook de Wet aanpak schijnconstructies die het echt mogelijk maakt om tegen onze eigen instituties op te treden als er sprake zou zijn van ondeugdelijke constructies.

Als de regelgeving moet gaan werken, moet men er wel een beroep op gaan doen. Er is op dit moment één zaak aangespannen, namelijk in België tegen Ryanair en een detacheringsbureau. Het Hof van Justitie van de Europese Unie buigt zich daarover. Het gaat over de vraag of Ryanair het betalen van sociale premies in België ontduikt. Het kabinet vindt deze zaak echt belangrijk, zo belangrijk dat het zich zal gaan voegen in die zaak. Het kabinet gaat België daar dus als het ware in steunen. Ook zal het kabinet schriftelijke opmerkingen indienen en daarmee een bijdrage leveren aan de rechtsgang.
De heer Geurts sprak over het voornemen van de VS om Norwegian Air International toestemming te geven om trans-Atlantisch te vliegen. Ik vlieg regelmatig en word vaak aangesproken op dat onderwerp, ook door de mensen in het vliegtuig zelf. Het lastige is dat het hier om een ander verhaal gaat, want Norwegian Air International en de moedermaatschappij hebben zwart-op-wit aangegeven dat ze alleen Europees en Amerikaans personeel gaan inzetten op de vluchten. Ze hebben een Ierse licentie en opereren ook vanuit Ierland. De regelgeving en de standaarden op veiligheidsgebied en sociaal gebied in dat land voldoen aan de EU-minimumstandaarden. Daarmee voldoet, voor zover wij dat nu kunnen zien, het verhaal gewoon aan het Open Skies-verdrag tussen de Europese Unie en de VS. Wij moeten het goed in de gaten houden. Dat ben ik met de heer Geurts eens. Maar het is niet gemakkelijk om zomaar een aanleiding te vinden om te zeggen: er klopt iets niet in de manier waarop het georganiseerd is, dus daar maken we een zaak van. In de Europese Unie wordt wel gewerkt aan meer duidelijkheid over de thuisbasis van luchtvaartmaatschappijen. Wij vinden het belangrijk dat dat gebeurt en stimuleren dat de sociale dialoog in de luchtvaartsector in EU-verband wordt gevoerd.
Ik heb nog een paar opmerkingen over de pay-to-flyconstructie. Zoals reeds gezegd is Minister Asscher bezig om in algemene zin rechtvaardige arbeidsverhoudingen in de transportsector te bevorderen en uitbuiting te voorkomen. Er is een specifieke Europese werkgroep voor de luchtvaart waarin dit onderwerp aan de orde is. Wij kijken dus ook naar de risico's die dit soort arbeidsverhoudingen met zich brengen. De werkgroep heeft enkele actieplanpunten geformuleerd om mee aan de slag te gaan. Tegelijkertijd is het niet een kwestie van dat ik niet naar Brussel kijk of niks zou willen doen. Wij zijn juist stevig bezig om nog tijdens ons voorzitterschap een go te krijgen voor de mandaten, dus om te starten met de onderhandelingen. Daarbij vinden wij het punt van de oneerlijke concurrentie ontzettend belangrijk en daarom hebben wij voorgesteld dat dat een belangrijk onderdeel is. Wij kijken dus niet alleen naar Brussel, maar nemen op dit moment in Brussel echt de leiding op een paar punten. Daarmee is het niet allemaal morgen geregeld, want je hebt wel de steun van al die andere lidstaten nodig.
Ik trek de mandatendiscussie nu wat breder. Je ziet dat enkele lidstaten bijvoorbeeld zelf met ASIR (Aeronautical Shipboard Installation Representative) onderhandelen of met anderen. Zij hebben eigenlijk niet zo heel veel belang bij een mandaat waarmee hun bilaterale onderhandeling wordt stilgelegd. We moeten uiteindelijk al die lidstaten meekrijgen. Ik bel me echt helemaal suf om dat voor elkaar te krijgen en tot een goede uitkomst te komen, maar het is nog niet rond. De heer Elias zei dat achteroverleunen niets voor mij was. Dat klopt, en ik doe dat zeker niet op dit dossier. Maar hoe aardig mijn collega's mij misschien ook vinden, ik ben geen toverfee die hen met een stokje aanraakt, waarna ze in katzwijm vallen. Nationale belangen spelen ook gewoon een rol. Zo werkt het.

De **voorzitter**:
Tot zover het eerste blokje van de Staatssecretaris.

De heer **Smaling** (SP):

Ik zal twee halve interrupties doen. Ik ga eerst even in op het laatste punt. Biedt de Wet aanpak schijnconstructies voldoende houvast om een zaak te beginnen wanneer je als klager vindt dat het qua arbeidsrecht niet goed geregeld is? Ik begrijp nog niet helemaal goed wat je nu al voor wettelijk kader hebt om eventueel een zaak te beginnen tegen een maatschappij die in jouw optiek een loopje neemt met het arbeidsrecht. Moeten wij nog wachten op al de kwesties die de Staatssecretaris met haar Brusselse partners aan het regelen is?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Hier spelen mij twee kleine handicaps parten. Om nadere redenen heb ik wel weet van een aantal van de dossiers van de collega's. Soms komt dat omdat ik die dossiers zelf in handen heb gehad om goede antwoorden te verzinnen. Ik ben natuurlijk geen expert op dit terrein. Een andere handicap is dat het vooral gaat om niet in Nederland gevestigde maatschappijen. Dat is lastig, want de hier gevestigde maatschappijen kun je met onze nationale wetgeving in de gaten houden. Meestal vindt de discussie elders plaats. Daar zit hem de pijn. Misschien zou de heer Smaling dit een keer met Minister Asscher kunnen bespreken.

De heer **Smaling** (SP):
Ik heb ook nog een vraag over de CO_2-kwestie. Ik vind het geweldig dat Schiphol en Air France-KLM vooroplopen. Ik ben ook altijd trots op zowel Schiphol als de KLM. Wat betekent dit op mondiaal gebied? Het is natuurlijk fijn dat wij vooroplopen. Wij mogen ook Dreamliners repareren. Dat is fantastisch. Ik misgun niemand zijn vakantie, maar een vlucht naar een ver land is vaak een heel groot deel van de persoonlijke CO_2-voetafdruk op jaarbasis. Hoe kunnen wij de lucht- en scheepvaartsector – in dit geval de luchtvaartsector – bij de les houden? Dit staat nog los van het feit dat je straks je eigen maatregelen gaat voorstellen in de nationale vertaling van Parijs. Maar het risico dat het allemaal vrijblijvend van aard blijft, is er wel.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Er zijn een paar interessante en overigens ook goede ontwikkelingen. Zo hebben reisorganisaties recentelijk bekend gemaakt dat zij voor de reiziger beter in beeld gaan brengen wat zijn ecologische footprint is bij de ene vakantiereis of bij de andere. Dan hebben de reizigers meer keuze en komt hun bewustwordingsproces op gang. Verder kan de reiziger ook altijd kiezen voor compensatie. Dat gebeurt er voor de burgers. Daarnaast zijn we mondiaal bezig om de uitstoot op twee manieren terug te brengen. De eerste is door vliegtuigen schoner, stiller en daarmee CO_2-vriendelijker te maken en dus minder uitstoot te organiseren. Dat is de afgesproken standaard. Die is ambitieuzer geworden – daar ben ik persoonlijk heel blij mee – dan de Europese Unie zich aanvankelijk had voorgenomen. Dit heeft ook iets te maken met de ontwikkelingen aan de overzijde van de oceaan. In de Verenigde Staten zijn ze op dat punt gewoon wat scherper aan de wind gaan varen, denk ik. De tweede manier is dat we mondiaal een ETS-achtig systeem willen introduceren. Ik zeg uitdrukkelijk: mondiaal. Dat wordt inderdaad een heel felle discussie. Recentelijk heeft bijvoorbeeld in de eindverklaring van de ministers van de G7-bijeenkomst in Japan gestaan dat men nu toch echt stappen wil zetten. De Amerikaanse president heeft zich daarvoor uitgesproken. Daarmee hebben we niet alle dwarsliggers al aan de kant geschoven, maar je ziet wel dat er internationale druk komt om hier echt iets aan te doen. Hiermee zorgen we ervoor dat ofwel een deel van dat type vluchten gecompenseerd wordt, door bijvoorbeeld groene maatregelen elders in de wereld, ofwel het aantal bewegingen op sommige plekken echt gaat afnemen. Omdat het nou eenmaal een internationaal speelveld is, is dit heel belangrijk. We kunnen wel heel veel alleen in Nederland doen – dat

moeten we op sommige punten doen en doen we ook; dat was mijn bewijslast – maar het helpt pas echt als ze in China en op allerlei andere belangrijke plekken gaan meedoen.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik hoorde de Staatssecretaris antwoorden geven op de vragen over pay-to-fly en Norwegian. Ik constateer dat de piloot bij pay-to-fly meer betaalt dan zijn passagiers. Dat geeft heel veel stress aan die piloot. Ook het feit dat zijn opleiding heel duur is, geeft stress: € 200.000 minimaal, € 50.000 om te mogen vliegen. Ik hoorde de antwoorden van de Staatssecretaris op de vragen over Norwegian. € 69 om van het Verenigd Koninkrijk naar Amerika te vliegen is te mooi om waar te zijn. Dat is dus meestal niet waar. Ik vraag aan de Staatssecretaris welke stappen het kabinet nog meer kan zetten om hier wat aan te doen, c.q. om verergering te voorkomen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik denk dat we ons voor een deel moeten aansluiten bij een aantal zaken die nu in Europees verband georganiseerd worden. Er is een Europees plan voor luchtvaartveiligheid, waarbij men ook kijkt naar het effect van arbeidsvoorwaarden op de veiligheid. Dat is een belangrijke link om het onderwerp ter discussie te kunnen stellen. Ik denk ook dat Norwegian op dit moment nog niet naar de VS vliegt. Men heeft aangegeven dat men het allemaal volgens de regels gaat doen, maar het is zaak om dat heel scherp in de gaten te houden. Dat ben ik met verschillende leden eens. Als wij het idee hebben dat dingen niet kloppen, moeten wij die ter discussie stellen.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik merk dat wij hetzelfde belang zien, de Staatssecretaris en de mensen aan deze kant van de tafel, maar ik vraag het kabinet toch om de bewaking op dit geheel te verhogen en om ons bij een volgende verzamelbrief over luchtvaartbeleid of anderszins bij te praten over de stappen die het kabinet de afgelopen tijd heeft gezet, zodat wij kunnen monitoren of het echt bewaakt wordt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Het lijkt me op zichzelf heel goed om dat zo te doen. Dan kunnen wij de Kamer de voortgang melden op de verschillende elementen: pay-to-fly, Norwegian en de zaak waarnaar Nederland zich gaat voegen. Dat doen wij ook niet voor niets. Of je meedoet of niet is altijd een afweging. Het feit dat wij meedoen, is ook een belangrijk politiek signaal. Ik zal ook nadenken over andere mogelijkheden om iets te doen, maar ik zeg daar eerlijk bij dat dat niet makkelijk is, want je hebt pas een case als mensen evident de regels overtreden. Soms doen ze dat niet en is het allemaal heel glibberig.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik ken de Staatssecretaris ook in een ander verband: van binnen de partij. Er zijn ook mensen geweest die tien jaar geleden al gewaarschuwd hebben: als je niet oppast, krijg je dit soort loondumping en een race to the bottom. Dat is hier gaande. Nu gaan wij achter de feiten aanhollen. Dat is terecht, hoor – begrijp mij niet verkeerd – maar dat is wel precies waar iedereen voor gewaarschuwd heeft. Daar kunnen alle Nederlandse vrachtwagenchauffeurs inmiddels over meepraten. Binnenkort kunnen de Nederlandse piloten, stewardessen en noem maar op daar ook over meepraten. Ik ben dus buitengewoon blij dat deze zaken worden ingezet. Daar blijkt gelukkig meer urgentie uit dan de brief van de Staatssecretaris van 5 april die hierover ging. Daar ben ik alleen maar blij mee. Een van de opties die hier ook wordt genoemd, is het bepleiten van een Europees

richtsnoer. Daar kiest het kabinet niet voor. Waarom wordt er niet gepleit voor een Europees richtsnoer? Dit is immers een belang van ons allemaal. Ik weet wel dat landen als Polen en noem maar op niet mee willen gaan in het aanpakken van loondumping, maar dat is een race to the bottom, die wij hier in ieder geval niet willen. Is het bepleiten van een Europees richtsnoer niet een verstandig aanvullend instrument?

De **voorzitter**:
We gaan van voorzitter wisselen, want de vaste voorzitter is weer terug. Ik wil ook even melden dat de heer Wassenberg toch nog mogelijkheden heeft gezien om het tweede deel bij te wonen.

Voorzitter: Van Dekken

Staatssecretaris **Dijksma**:
De heer Monasch heeft het over achter de feiten aanhobbelen, maar het lastige is dat zelfs de Kamer hierover verschillende signalen afgeeft; misschien mag ik daar eens mee beginnen. Gisteravond hebben sommigen mij in het luchtvaartdebat gezegd dat die ticketprijs zo veel mogelijk omlaag moet. Die druk voelen een heleboel luchtvaartmaatschappijen voortdurend in een heel scherp concurrerende wereld. Die wens brengt de Kamer ook vaak in. En ik heb zijn motie afgeslagen, maar de heer Van Helvert heeft mij gisteravond nog proberen te verleiden de luchtvaartmaatschappijen te dwingen om eventueel extra geld dat naar de luchtvaartmaatschappijen zou gaan vanuit de verplichte bijdrage die Schiphol moet leveren, vooral in te zetten voor lagere ticketprijzen. Nou moeten wij ook concurrerend zijn en moet bijvoorbeeld KLM-Air France heel erg concurrerend zijn. Dat is van groot belang. Ik ben het niet met die gedachtegang oneens, maar het moet vervolgens uit de lengte of de breedte komen. Daarnaast heb je het andersomverhaal: als er echt sprake is van schijnconstructies, wanbeleid of situaties waarin de regels die wij met elkaar in Europa afspreken, met de voeten worden getreden, dan komt zelfs in deze onafhankelijke dienaar van de Kroon het sociaaldemocratisch activisme heus wel op tijd naar boven.

De heer **Elias** (VVD):
Niet te veel, hè.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Niet te veel, maar voor het goede doel kan zelfs de heer Elias het wel hebben, denk ik. Dit gaat over veiligheid. Dan kan het. Ik ben het ermee eens dat wij scherp aan de wind moeten varen. Ik probeer uit te leggen dat wij dat ook willen, bijvoorbeeld door ons te voegen in zo'n zaak, maar je moet ook een titel voor een zaak hebben. Dat beoog ik te zeggen.
Wat het Europese richtsnoer aangaat, hebben wij verschillende verkenningen gehad, bijvoorbeeld naar de vraag hoe wij onze sector nog meer tegemoet kunnen komen. Wij zouden dan bijvoorbeeld het Europese richtsnoer voor staatssteun aan luchtvaartmaatschappijen, dat pas kort geleden is vastgesteld, weer moeten wijzigen. Onder het huidige richtsnoer is bijvoorbeeld een loonmaatregel alleen voor de luchtvaartsector niet mogelijk. Het lastige is ook dat niet gezegd is dat je heel effectief bent als je die weg op zou gaan. Uiteindelijk moeten wij altijd afwegen waar wij onze energie in steken. Ik treed het liefst op tegen misstanden op het moment dat ik weet dat ik beet heb en effectief kan zijn. Dat wij daar met elkaar heel alert moeten blijven, daar ben ik het mee eens.

De **voorzitter**:
Er is een vervolgvraag van de sociaaldemocraat Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):
Dat wou ik wel even benadrukken; ik stel een vraag vanuit mijn partij. Dat de Staatssecretaris als antwoord op mijn vraag vervolgens verwijst naar de inbreng van een CDA-collega is een heel interessante wending, maar daar ging het niet om. Ik constateer gelukkig dat ook het CDA vandaag zegt: deze misstanden op de arbeidsmarkt moeten wij aanpakken. Wij weten wat er met de vrachtwagenchauffeurs is gebeurd. Dat willen wij niet, maar dat gebeurt al. Dat moeten wij proberen tegen te gaan, zodat wij dat niet in de luchtvaart terug krijgen. Ik begrijp het antwoord van de Staatssecretaris over het Europese richtsnoer. Zij krijgt mijn volledige steun voor haar inzet. Ik moest ook even mijn persoonlijke ongenoegen kwijt over hoe dat in het verleden gegaan is. Ook dat kwam voort uit mijn activisme. Maar ik wil hier hard op drukken, anders komen wij er in een VAO op terug. Dit is voor ons van groot belang. Deze zaken heeft de heer Geurts ook erg benadrukt. De Staatssecretaris sluit zich gelukkig ook aan bij die zaak. Wij moeten hier echt paal en perk aan stellen, want je kunt wel praten over oneerlijke staatssteun uit de Golfstaten, maar je gaat het gewoon hierop verliezen. Je kunt nog zo efficiënt willen werken door goedkope broodjes in te kopen, maar als je in dit soort kosten moet meegaan, dan houdt het verhaal van goedkope tickets op een gegeven moment op. Het is heel makkelijk om dat verhaal te houden, maar wij willen allemaal een fatsoenlijk loon hebben. Dat geldt ook in de luchtvaartindustrie.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja. Nogmaals, wij zijn ook bezig om het hele punt van die oneerlijke concurrentie met verve in de mandatendiscussie in te brengen. Ook daaraan doen wij vanuit Nederland wat wij kunnen. Andersom is het aan onze home carrier om concurrerend te blijven. Daaraan kan ook nog het een en ander gebeuren. Dat wil ik ook één keer gezegd hebben.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Graus namens de Partij Voor de Vrijheid ook nog een vraag heeft.

De heer **Graus** (PVV):
Mijnheer de voorzitter, u hebt mij gered door tijdig terug te komen, want de beantwoording ging op een gegeven moment over Airport One Group. Toen verwarde de Staatssecretaris de inbreng van mij, de immer politiek correcte en diplomatische PVV'er, met die van de straatvechter van de sociaaldemocraten. Ik heb namelijk gezegd dat ik blij was met het uitstel dat de Staatssecretaris mogelijk heeft gemaakt. Daar bedankte ik haar voor. Ik heb enkel gevraagd of zij een gesprek wil aangaan met de bestuurders. Dat heeft zij toegezegd. Ik wil dat wel even rechtgezet hebben, want ik zat net met samengeknepen billen op uw plaats, voorzitter, en ik kon niks doen!

Staatssecretaris **Dijksma**:
Bij dezen bied ik mijn welgemeende excuses aan voor het feit dat ik twee zo verschillende personen door elkaar heb gehaald!

De heer **Monasch** (PvdA):
De heer Graus klaagt er altijd over dat collega's niet samen met hem optrekken. Nu doe ik dat, maar is het weer niet goed!

De **voorzitter**:
Ik kan me de onderlinge verwarring dan wel weer voorstellen!
De Staatssecretaris gaat nu verder over vliegen over conflictgebieden.

Staatssecretaris **Dijksma**:

De krullenjongens!
Ik ga nu inderdaad over op een ander onderwerp, het vliegen over conflictgebieden. Zoals velen al gezegd hebben, moeten we in onze samenleving allemaal met heel veel emotie en gevoel voor actie naar dit onderwerp kijken, mede gelet op wat er met de MH17 is gebeurd. Ik ben dat met de Kamer eens. Nogmaals, onze samenleving is zo klein dat bijna ieder van ons ook wel iemand kent, al dan niet via via, die in dat vliegtuig zat. Kabinet en Kamer hebben geen verschil van mening om in dezen gerechtigheid te laten plaatsvinden en de onderste steen boven te halen. Wij doen wat we kunnen om ervoor te zorgen dat zulke zaken niet weer gebeuren. Ik ben het dan ook niet eens met het beeld dat wij pas na het debat van 1 maart jongstleden, waar het idee van het convenant overigens voor het eerst aan de orde kwam, ...

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat heeft mevrouw Belhaj een interruptie.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Er is begin maart een uitgebreid debat gevoerd, waarin een aantal woordvoerders, onder wie de heren Sjoerdsma en Servaes, juist een poging hebben gedaan om uit te zoeken in welke mate het nodig was om een expliciet wetgevingstraject te starten waarin je vastlegt dat inlichtingendiensten bepaalde verplichtingen hebben om luchtvaartmaatschappijen die informatie te geven. Dat debat duurde maar voort. Ik herhaal het antwoord van onze Minister-President, eigenlijk maar één woord. Hij zei op een gegeven moment: «Zeker.» Dat was een reactie op de vraag van de heer Servaes in welke mate het kabinet, als het niet nodig is om dit juridisch te beslechten, bereid is om concrete maatregelen vast te leggen in een convenant. Daarop heeft de meerderheid van de Kamer een motie ingediend met die strekking en besloten dat dit de manier is om uiteindelijk afdoende het gevoel te hebben dat er concrete afspraken worden gemaakt. Ik begrijp de uitspraak dat het idee van een convenant nieuw is dus niet helemaal, want dit was de essentie van het debat dat begin maart gevoerd is.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter, ik was nog niet eens begonnen met mijn opmerking. Ik wilde zeggen dat de opmerking van mevrouw Belhaj dat wij al jaren met een convenant bezig zijn, niet klopt. Dit is in maart voor het eerst als een heel zinvolle suggestie naar voren gebracht. Ik wilde ook zeggen dat wij daarmee aan de slag zijn gegaan, maar dat wij niet pas vanaf dat moment voor het eerst met alle betrokkenen, waaronder de airlines, om tafel zijn gaan zitten. Als u het goed vindt, zou ik heel graag willen laten zien wat er vanaf het moment waarop wij hier twee jaar geleden mee aan de slag zijn gegaan, is gebeurd. Dan kan ik wellicht ook dat beeld wegnemen. Wij hebben op internationaal niveau acties ondernomen, binnen ICAO. De heer Elias wees erop hoelang het duurt voor je daar iets veranderd krijgt. Ik kan hem daarin een hand geven; dat is zo. Toch zal het moeten gebeuren. Wij hebben ook dingen op Europees en nationaal niveau gedaan. Ik zal in dit blok precies uit de doeken doen hoe het nu gaat met de uitvoering van de motie over een convenant, die breed ondersteund werd en ook door het kabinet verwelkomd is.

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat mevrouw Belhaj dat op prijs stelt. Dan geef ik de Staatssecretaris daar de ruimte voor.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ga eerst iets zeggen over het internationale verhaal, over de ICAO-taskforce die is ingericht naar aanleiding van de MH17-ramp. Wij

hebben toen bijvoorbeeld geregeld dat de OVV zijn rapport heeft kunnen presenteren in de ICAO-raad. Het huidige ICAO-werkprogramma voor conflictgebieden bevat al een aantal goede elementen, maar wij willen er een schep bovenop doen. Dat is absoluut noodzakelijk. Wij hebben daar voorstellen voor gedaan die wij hebben ingebracht in de verschillende panels, waar men nu eenmaal mee werkt. Er wordt gewerkt aan een risicobeoordeling voor conflictgebieden, zowel op safety- als security-gebied. We zijn bezig met de passagiersregistratie, waarvoor een betere set van regels moet komen. We zijn ook bezig met het vastleggen van de bewaarplicht voor gegevens, niet alleen in je eigen luchtruim, maar ook daarbuiten. We hebben uiteraard te maken met het feit dat internationale organisaties als ICAO hun eigen interne regels hebben. Die kunnen wij helaas niet zomaar veranderen, maar het ongeduld dat de Kamer heeft, hebben wij natuurlijk net zo goed. ICAO heeft als proef een website ingesteld. Die moet stevig verbeterd worden. Nederland heeft geprobeerd allerlei bijdragen te leveren om dat voor elkaar te krijgen, deels in overleg met onze Europese collega's. Ik zal zelf in september in Montreal namens Nederland optreden binnen ICAO om dit soort onderwerpen, die voor ons zo belangrijk zijn, daar te behartigen. Bovendien hebben wij dit vanuit ons voorzitterschap ook op de agenda van de Europese Raad van volgende week gezet, want ook daar is het belangrijk dat wij gezamenlijk blijven optrekken. Wij zijn daar dus steeds op die manier mee bezig.
Het lijkt mij goed om te benadrukken dat ICAO de sense of urgency vanaf het begin heeft onderkend, hoewel de internationale processen soms traag zij. Daardoor hebben wij ons wel gesteund gevoeld. Meteen na de ramp heeft ICAO een high-level task force bijeen geroepen. Het gaat hier om een aantal zaken die je al wel werkende weg met elkaar kunt doen, maar die wij ook geformaliseerd willen zien. Ze moeten uiteindelijk ook in regelgeving worden vastgelegd. Een aantal zaken is in de praktijk al opgepakt, maar wij willen dat dit niet vrijblijvend is. Een van die kwesties is bijvoorbeeld het bewaren van gegevens, waarover wij een conflict hebben gehad. Mensen interpreteren de bewaarplicht zus of zo, maar je kunt iedereen er alleen aan houden als je die goed op papier vastlegt.
Op Europees niveau is er ook een en ander gebeurd. Er is een rapport gekomen over manieren waarop wij de informatiedeling tussen de lidstaten beter kunnen organiseren. In het najaar van 2014 is EASA begonnen met het verzamelen en delen van informatie. Nederland doet mee in het team dat daarmee aan de slag is gegaan. Medio 2015 is onder leiding van het directoraat-generaal HOME, de ambtelijke top, begonnen om die informatie te delen. In het najaar van 2015 is een rapport verschenen met een aantal voorstellen om bijvoorbeeld de Europese regelgeving aan te passen. Tijdens onze Raad in juni, die door de Minister wordt voorgezeten en waar ik namens Nederland het woord zal voeren, gaan wij die bespreken.
Wij hebben uiteraard ook nationaal een heel aantal inspanningen gedaan. Ik kom daarmee ook toe aan de vraag hoe het nu met het convenant staat. Direct na de aanslag op MH17 is de overheid op regelmatige basis en op diverse niveaus in overleg getreden met de Nederlandse luchtvaartsector over de manier waarop wij informatie voor het maken van bijvoorbeeld een risicoanalyse kunnen verzamelen en over de vraag hoe en onder welke omstandigheden die informatie gedeeld kan worden. Dat overleg wordt gebruikt om beschikbare dreigingsinformatie te bespreken. Na de crash van het Russische vliegtuig in de Sinaï is dat bijvoorbeeld meteen gebeurd. Naar aanleiding van het OVV-rapport hebben wij de informatie-delingsprocessen verder geüpgraded. Conform de motie van de heer Servaes worden er ook afspraken vastgelegd. Sinds juli 2014 is er ongeveer twaalf keer overleg geweest. Het lijkt me goed om dat te zeggen. Men is twaalf keer bij elkaar gekomen.
In maart van dit jaar is er inderdaad een motie ingediend waarin werd gesteld dat je er wijzer aan zou doen om alles wat nu al werkende weg

gebeurt, vast te leggen in een convenant. Wij vonden dat een goed idee en hebben besloten om dat te gaan doen, omdat dit de verschillende partijen helderheid geeft. Zoals gezegd, delen we die informatie al. De premier heeft ook in het debat helder gezegd dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen moeten worden geïnformeerd wanneer de diensten uit lopende onderzoeken beschikken over concrete, tegen de luchtvaart gerichte dreigingsinformatie. Op dit moment, en al sinds maart, wordt besproken hoe dit in een convenant vastgelegd kan worden.
Dit is een lastige discussie, want vorige week gaven de luchtvaartmaatschappijen aan dat ze eigenlijk toch nog een aantal punten verder willen bespreken voordat de bestaande praktijk wordt vastgelegd. Daar hebben wij vanuit het kabinet geen bezwaar tegen, om voorstellen verder te verkennen, maar in het debat zijn ook een aantal randvoorwaarden door de premier naar voren gebracht. En daarin zit de angel van de discussie. Dan gaat het bijvoorbeeld om de inzet van de diensten en de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen, ook om hun eigen afweging te maken. Wij zullen er alles aan doen om het mogelijk te maken dat die afspraken deze maand worden afgerond, waarna we met elkaar het convenant kunnen tekenen. Als de Kamer eerst het convenant wil zien voordat ik mag tekenen, zal dat tot vertraging leiden, want dan zullen we eerst bij de andere partijen moeten gaan vragen of die dat goed vinden. Zij zullen dan waarschijnlijk wel moeten laten weten dat ze akkoord zijn, dus dat zal in het proces een extra hiccup zijn.
De motie heeft volgens mij heel helder gemaakt waar het spanningsveld zit en wat de beperkingen zijn. Die was van de heer Sjoerdsma, dacht ik, of van de heer Servaes... We pakken de motie erbij.

De **voorzitter**:
Er is enige verwarring over de indiener van de motie.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Het is de motie over het convenant. We pakken de motie er even bij, anders krijgen we daar misverstanden over. Maar in die motie – dat weet ik zeker, anders hadden wij die ook niet kunnen omarmen – is ook precies vastgelegd waar wel en niet de mogelijkheden zitten rondom de verantwoordelijkheden die de verschillende partijen dragen. Dat betekent – daar komt het steeds op neer – dat onze diensten, als ze informatie krijgen, die informatie vanzelfsprekend zullen delen. Zij gaan echter niet een deel van de verantwoordelijkheid overnemen die de airlines zelf hebben. Dat speelt natuurlijk de hele tijd op de achtergrond in het debat. Ik wil daar dus open over zijn, want ik merk dat de Kamer dat al van de andere kant te horen krijgt. Ik wil daar dus ook graag mijn kant van het verhaal bij geven.
V en J heeft hierin overigens de leiding; dat is ook goed om te zeggen.
I en M is de tweede verantwoordelijke in het proces. Dat is ook logisch, want de diensten moeten in het spel een belangrijke rol spelen. Dat is de verantwoordelijkheid van de Minister van Veiligheid. Zo is het dus geregeld en dit is wat er aan de hand is. Ik wil heel graag, liever gisteren dan morgen, dat convenant. Daarin zit de discussie dus volgens mij niet. Het heeft ook niks te maken met achteroverleunen of met vertraging, maar wel met helderheid over de vraag wie op een gegeven moment waarvoor verantwoordelijkheid draagt. Dat lijkt me ook fair, en dat heeft de premier volgens mij al met de Kamer uitgediscussieerd in het debat. Daar komt het kabinet inderdaad niet op terug; dat klopt.
Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik begrijp wat de Staatssecretaris zegt. Ik bedacht zelf ook bij de voorbereiding van dit debat dat het bijzonder is dat de Minister van V en J hier niet aanwezig is. Dat had ik me namelijk goed kunnen voorstellen, ook gezien de overleggen en de motie van de heer Sjoerdsma. De vraag is immers in welke mate juist de inlichtingen- en veiligheidsdiensten mogelijkheden en middelen hebben om luchtvaartmaatschappijen

tegemoet te komen. De Staatssecretaris beschrijft het nu als: wij willen heel graag een convenant, maar de partners die aan tafel zitten, dus de luchtvaartmaatschappijen, willen nog nader overleg en die ruimte wil ik hun geven. Dat is wel wat anders dan wat ik heb begrepen, namelijk dat de afspraak die is vastgelegd is in de motie van de heer Servaes, luidt: formaliseer al die informele overleggen en doe het structureel en niet ad hoc. Dat is precies zoals in het OVV-rapport naar voren is gekomen. Ad hoc is namelijk prettig in de zin van: fijn dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten iets laten weten. Maar luchtvaartmaatschappijen willen wel degelijk hun verantwoordelijkheid nemen en de risico's kunnen inschatten, maar dan moeten ze wel serieus genomen worden en structureel weten wanneer ze om tafel zitten en hoe zij vervolgens weer naar hun piloten en alles wat daarachter ligt ...

De **voorzitter**:
Uw vraag is?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Mijn vraag is: klopt het dat de Staatssecretaris nu zegt «ik wil wel praten, maar zij willen niet meer praten»? Of waar zit anders het echte probleem? Anders gaan daar vreemde beelden over ontstaan.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat moeten we niet hebben. Volgens mij is dat niet wat er aan de hand is. Ik heb de motie-Servaes (33 997, nr. 80) er nu bij; lang leve het internet. Daarin staan een aantal dingen heel helder, bijvoorbeeld dat luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk zijn voor het bepalen van hun vliegroutes. Ook staat daarin dat van de overheid verwacht mag worden dat concrete risico's worden gedeeld. In de motie wordt inderdaad gevraagd om de afspraken met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen over de uitvoering van de geïntensiveerde informatiedeling verder te concretiseren en formeel vast te leggen. Volgens mij zijn we dat met elkaar aan het doen. Het is echt geen enkel bezwaar om de bestaande praktijk vast te leggen in een convenant, zoals mevrouw Belhaj zegt. Daar gaat de discussie dus niet over. De discussie gaat erover dat een aantal van de betrokken partijen aan tafel zegt: misschien moet er nog wat meer. En dan kom je op een gegeven moment op het snijvlak van verantwoordelijkheden: wie heeft waar verantwoordelijkheid voor? Het lastige voor mij is dat dat voor een deel te maken heeft met wat de diensten wel en niet doen. Het is evident dat de diensten, als zij informatie over gevaar hebben die gedeeld moet worden, dat doen. Punt. Daar is dus volgens mij echt geen debat over.
De vervolgvraag is natuurlijk: wat doen zij dan eventueel nog meer? Of moeten zij ook dingen extra gaan doen voor de luchtvaartmaatschappijen? Volgens mij zit daarin de discussie. We moeten even bezien welke concrete voorstellen de maatschappijen nog hebben, en of die wel of niet mogelijk zijn. Dat zal voor een deel een afweging zijn die de Minister van V en J met zijn diensten moet maken, omdat zij ook de eerstverantwoordelijken zijn om hiermee aan de slag te gaan. Voor ons als kabinet geldt echter: we willen er altijd graag samen uit komen. Dat is onze basishouding. Als het om allerlei redenen goed is om iets wat in de praktijk ontstaan is, te gaan formaliseren in een convenant, gaan we dat doen. Dat hebben wij onmiddellijk gezegd. Dat is een goed idee, dus dat is ook omarmd.

De **voorzitter**:
Mevrouw Belhaj. Iets korter graag.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

De Staatssecretaris probeert aan te geven dat het overleg er al was, maar dat was er niet. Er was ad hoc informeel overleg. Naar aanleiding van het debat is eigenlijk gezegd: we willen geen extra wetgeving maar we willen wel een soort deelplicht formaliseren. Dat is meer dan: wat ze al deden, schrijven we op een papiertje en dan mag iemand nog wat toevoegen, waarna we er een krabbel onder zetten. Dat is nu precies de essentie, en wat geleerd is van die ramp. Ik vraag het de Staatssecretaris dus nogmaals: is zij het met mij eens dat het informele overleg zoals dat plaatsvond, niet is wat er gevraagd is in de moties van de heer Sjoerdsma en de heer Servaes, namelijk om de informatie op structurele basis te delen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan moeten we naar de indiener van de motie gaan, want die is uiteindelijk verantwoordelijk voor de interpretatie ervan. Ik heb oprecht het volgende begrepen. Er is naar aanleiding van de ramp overleg; dat is niet ad hoc, maar opgestart. Uiteraard is dat werkende weg steeds beter en beter geworden en op basis van de rapportage van de OVV is er nog het een en ander extra gebeurd. Vervolgens was er behoefte om dat te formaliseren, zodat iedereen aan tafel zou weten waar hij aan toe is. Door de heer Servaes is gesuggereerd om dat bij monde van een convenant te doen. Daarop hebben wij gezegd: dat doen wij. Wij werken daar nu met elkaar aan en wij zijn het nog niet op alle punten eens. Dat betekent dat we die nog verder met elkaar moeten uitdiscussiëren. Mijn voorstel is om dat vooral te gaan doen. Maar uiteraard is er wel discussie over mogelijk: wat vraag je extra van de diensten, wat is er mogelijk en waar houdt de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen op en begint die van andere partijen? Het is bij dit soort kwesties niet onlogisch dat daarover een debat ontstaat, maar het lastige is wel dat ik vind dat ik dit ook met mijn collega moet bespreken.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Mag ik in dat geval vragen waarom de Minister van Veiligheid en Justitie hier vandaag niet aanwezig is?

Staatssecretaris **Dijksma**:
De Kamer nodigt uit, mevrouw Belhaj.

De **voorzitter**:
Normaal gesproken worden algemeen overleggen gepland in een procedurevergadering en kan de meerderheid van de commissie het verzoek doen om willekeurige bewindspersonen uit te nodigen. Dat is niet gebeurd. Dat is het argument: u had het ook zelf kunnen doen, mevrouw Belhaj.
Volgens mij zijn we inmiddels aanbeland bij het blok «veiligheid», met daarin de aanvaringen met vogels. Ik kijk tegelijkertijd even naar de klok.

De heer **Monasch** (PvdA):
Even voor de goede orde: na de afhandeling van het MH17-dossier is er echt afgesproken dat de vervolgdiscussie in deze commissie zou worden gevoerd. Ik wil hierbij wel even hebben gezegd dat de commissie hier dus over heeft nagedacht en dat de andere commissies zich ermee hebben kunnen bemoeien. We zouden het debat hierover dus in onze commissie vervolgen.

De **voorzitter**:
Zeker. Dat klopt, het is aldus afgesproken. In de laatste procedurevergadering is verder niet aan de orde geweest wie hier namens de regering aan tafel moest komen.

We gaan nu verder met de vogelaanvaringen. De heer Geurts heeft nog een procedurele opmerking?

De heer **Geurts** (CDA):
Ik vind het verloop van deze discussie wel een beetje raar, en ook de manier waarop we die beëindigen. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd wanneer zij verwacht dat er een voorstel over het convenant naar de Kamer komt. Ik heb haar horen zeggen dat zoiets een hiccup in het proces zou opleveren. Dat kan ik wel volgen, maar wanneer krijgt de Kamer wat meer informatie?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Het is onze ambitie om dit voor de zomer te doen, maar wij zijn daarvoor afhankelijk van andere partijen. Wij moeten dit met elkaar dragen en voor elkaar zien te krijgen. Het gaat dus wel om een inspanningsverplichting, maar niet om een uitkomstenbelofte.

De **voorzitter**:
Ik zie dat dit voor iedereen helder is. We gaan nu door naar het volgende blokje: veiligheid en vogelaanvaringen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
We hebben een Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV). Het is toch typisch Nederlands dat we zoiets hebben. De NRV heeft een aanpak ontwikkeld om de kans op aanvaringen met vogels te verminderen. Ze bestaat uit de drie betrokken provincies, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, enkele natuurbeschermingsorganisaties, uiteraard de agrarische sector en het Rijk. De aanpak is met name gericht op ganzen. In de afgelopen jaren zijn we met alle betrokken partijen gaan samenwerken om het risico op botsingen zo veel mogelijk te verlagen. Daarbij hadden we, zo zeg ik aan het adres van de heer Wassenberg, technische middelen om vogels te detecteren en te verjagen uitdrukkelijk in het vizier. Ik dank de heer Graus overigens voor alle suggesties. We zijn ook aan de slag gegaan om nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen, zoals waterplassen, te voorkomen. We weten immers dat die voor vogels enorm aanlokkelijk zijn. Ook hebben we de foerageermogelijkheden willen beperken, tot en met – zo weet ik nog uit mijn vorige functie – het onderschoffelen van graanresten. Ook is de populatie beheerd door het doden van ganzen. Ik heb het daarmee over het sluitstuk, niet het begin. Uit de evaluatie, die eind 2014 aan de Kamer werd aangeboden, bleek dat de eerste resultaten positief waren, maar dat we voor structurele effecten verder moesten gaan. We zijn het erover eens dat we dit moeten doen. Alle partijen hebben daarom allerlei acties vastgelegd in een nieuw convenant, dat de Kamer recentelijk heeft ontvangen.
Op de rechtszaak heb ik al gereageerd. Over het signaal in de brief wil ik nog het volgende zeggen. De heren Elias en Geurts moeten vooral niet denken dat ik me niet met het onderwerp bemoei. De provincie is in die rechtszaak de meest aangewezen partij om de vervolgstappen te bepalen, omdat zij daar ook bij betrokken was. Maar wij hebben in de tussentijd niet achterover geleund. We zijn om de tafel gaan zitten om te praten over hoe we verder moesten. We konden immers vaststellen dat het met de ontheffingen voor de vang- en dodingsacties met CO_2 niet goed ging. CO_2 is nu – zo zeg ik met de heer Geurts – gelukkig eindelijk toegestaan. Ik heb daar zelf nog hard aan gewerkt. Nu blijkt de rechter de vangmethode niet toe te laten. Overigens hangt er een ontwerpAMvB voor in de Kamer, dus kan de Kamer meehelpen om die snel weer mogelijk te maken. De heer Elias zei dat we de wet misschien moeten wijzigen, maar deze voorhang ligt er dus al. De gedeputeerde van de provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat ook hij met de ontheffingen aan de gang wil gaan. Ik heb

ook begrepen dat men eraan denkt om tegen de uitspraak in beroep te gaan. Met de faunabeheereenheden, de Jagersvereniging, Schiphol en andere partijen is besproken dat we kunnen gaan kijken naar extra bejaging binnen de 10 kilometer als alternatief, uit nood. We hebben afgesproken dat er een voorstel onze kant uit zal komen en dat we dat voor de zomer zullen beoordelen. Het is niet anders. We kunnen een hele ladder aan maatregelen pakken. Ik vind dat we alles moeten inzetten, ook de technische middelen. Daar begint het allemaal mee. Het doden van dieren is altijd het sluitstuk van het beleid, maar in dit geval is dat wel een onvermijdelijk sluitstuk.
Ik kom nu bij mijn laatste blok.

De **voorzitter**:
Voordat u dat doet, is er een vraag van de heer Wassenberg.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Ik heb daar nog één opmerking over. De Staatssecretaris zegt dat we nu noodgedwongen meer gaan jagen. In dat geval hoor ik graag haar reactie op die deskundige, de heer Buurma, die zei dat jacht juist contraproductief is. Ik citeer uit een stuk uit Algemeen Dagblad/Haagsche Courant van 1 februari: jacht maakt hun gedrag alleen maar onvoorspelbaarder, waardoor ze veel vaker door vliegroutes heen gaan vliegen. Hij zegt dus dat dit juist contraproductief is. Wat vindt de Staatssecretaris daarvan? Daarnaast had ik nog een paar heel concrete vragen. Wanneer zullen die lasers grootschalig worden toegepast? De Kamer heeft daarover destijds een motie aangenomen. En waarom wordt er niet meer ingezet op zonnepanelen? De Staatssecretaris heeft gezegd dat hiervoor gewassen worden omgeploegd, maar waarom komen er bijvoorbeeld niet heel andere gewassen en waarom komen er geen zonnepanelen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Wij doen dit jaar een proef met de lasers. Op basis daarvan kunnen we besluiten of die grootschalig kunnen worden ingezet. Wat betreft de tweede vraag: ik weet dat er veel discussie is over jacht en bestrijdingsmethoden, maar wij voeren overleg met de faunabeheereenheden. In dat brede overleg zitten natuurlijk mensen van – letterlijk – allerlei pluimage, dus de verschillende standpunten op dit terrein komen zeker over tafel. Maar we moeten nu wel handelen om uiteindelijk te kunnen voorkomen dat we enorme problemen met die botsingen gaan krijgen. Dat ben ik met een aantal Kamerleden eens. Het gedrag dat volgt op bejaging en de vraag hoe je daar wijs en verstandig mee omgaat, zullen zeker worden meegenomen. Precies die zaken in het plan zullen moeten worden beoordeeld, om het zo veilig mogelijk te kunnen doen. Uiteindelijk is deze situatie natuurlijk voor iedereen vervelend. We zijn al een hele tijd aan de gang om dit probleem zo goed mogelijk op te lossen. En we hebben dit ook te doen met de uitspraak van de rechter hierover. Maar er ligt nu dus ook wetgeving bij de Kamer, die ervoor zorgt dat we verder kunnen. Ik ken de langjarige discussie hierover met de fractie van de heer Wassenberg en ik weet dat die voor een andere benadering kiest. Ik hoop wel dat hij in ieder geval wil zien dat een groot deel van de suggesties uit zijn fractie, en ook die van de heer Graus, in de door ons gekozen aanpak zijn opgenomen. Wij proberen beide werelden dus samen te brengen, ook omdat een samenhang in het instrumentarium uiteindelijk het meest effectief zal zijn. Zo doen wij dat dus.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Ik had in eerste termijn al gezegd dat ik ook positieve elementen in het convenant zie, zij het dat het allemaal wel erg vrijblijvend is. Wat de Staatssecretaris nu zegt over de gesprekken die de aanleiding zijn geweest tot het heropenen van de jacht, vind ik toch wat onbevredigend.

Ze zegt letterlijk: we hebben vooral gesproken met faunabeheereenheden. Dat zijn gewoon de jagers. Geen wonder dat zij zeggen: schieten, schieten, schieten! Ik citeer echter die vogeldeskundige die zegt dat jacht contraproductief werkt. Hoe kan de Staatssecretaris nou vooral afgaan op het oordeel van de jagers als het gaat over de jacht op ganzen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik zei net al dat we een regiegroep hebben. Dat is in de beste traditie van ons land een breed poldergezelschap. Daar zitten verschillende actoren in, zeker niet alleen de jagers. Als dit een optie is – voor zover wij het nu zien is het een onvermijdelijke optie – gaan we wel met hen in gesprek over hoe we het zo verstandig mogelijk kunnen uitvoeren. Zij hebben daar het meest kaas van gegeten.

De **voorzitter**:
De Staatssecretaris vervolgt haar betoog. Ook omwille van de tijd wil ik haar nu graag het laatste blok laten doen. Mijnheer Graus, u had nog een interruptie. Dat is waar, maar houd die dan wel kort.

De heer **Graus** (PVV):
U zegt dat wel tegen de verkeerde persoon, want ik heb me vrij rustig gehouden vandaag.

De **voorzitter**:
U moet het ook niet persoonlijk nemen.

De heer **Graus** (PVV):
Nee, nee, dat doe ik niet.
Ik heb nog wel een vraag. Als doden onvermijdelijk is – dat hebben we helaas ook in ons verkiezingsprogramma staan; soms komt dat ook nog uit – dan moet je zo snel mogelijk doden. Alle dierenartsen en de denktank zijn dat met me eens. Tegen de heer Wassenberg moet ik zeggen dat de jagers niet eens duizenden ganzen wilden gaan afschieten, en wel vanwege imagoschade. Maar het vangen en in kooien stoppen van dieren is het ergste wat er voor dieren is. Stress is een vorm van pijn. Als het dan niet meer anders kan – ik heb wel allemaal alternatieven aangedragen, waarvan er heel veel worden benut – dan moeten de dieren zo snel mogelijk worden gedood en niet gevangen en vergast, wat een langzame dood betekent. Daarop wil ik graag een reactie van de Staatssecretaris. Ik hoop dat de Staatssecretaris hierbij een dodingsexpert inschakelt, zoals de heer Elias vroeg, evenals dierenartsen, die wél ter zake deskundig zijn, want zij adviseren anders.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik moet dan toch tegen de heer Graus zeggen: wij zijn het best wel vaak eens, maar nu even niet. We hebben mensen ingeschakeld om een antwoord te geven op de vraag hoe je grote groepen dieren zo snel mogelijk uit hun lijden kunt helpen. Het blijkt dat grootschalig vangen en CO_2 toepassen effectief is en ervoor zorgt dat het niet lang duurt. Daar is veel debat over geweest, ook in de Tweede Kamer. We hebben er destijds in meerderheid voor gekozen. Nu hebben we opnieuw een voorhang. De heer Graus kan zeggen dat hij het er niet mee eens is, maar het is wel een integere afweging geweest om te proberen om het zo te doen. Het probleem is nu juist dat deze methode gestuit is door de rechter. Dat is niet meer vanwege het CO_2-gebruik, dat eerst vanwege Europese regels niet was toegestaan. We hebben daar wel heel lang debatten over gevoerd en daarvoor ben ik vaak naar Brussel gegaan. Nu hebben we vervolgens deze methode en heeft de Staatssecretaris van EZ daarover een AMvB bij de Kamer voorgehangen. Dat is inderdaad een andere

benadering dan die van de heer Graus, maar het gaat wel om heel grote aantallen.

De **voorzitter**:
De inbreng is morgen, 12.00 uur, mijnheer Graus. Dat u het maar weet.

De heer **Graus** (PVV):
CO_2 kan. Als je één dier pakt, dat in een kist stopt en vergast, dan is dat een heel snelle dood. Een nertshouder maakte een keer de kist te vroeg open en raakte bedwelmd. Hij zei later dat het eigenlijk heel prettig was: hij viel weg en had niks gemerkt. Hij kwam gelukkig weer bij; hij had onvoldoende ingeademd om dood te gaan. Het kan dus een fijne dood zijn, voor zover een dood fijn kan zijn. Het gaat om de snelheid. Als je dieren massaal gaat vangen, in hokken gaat stoppen en vaak ook moet transporteren en weet ik wat, dan is er een enorm lange lijdensweg. Daar gaat het om. En de jagers wilden het helemaal niet. Ik heb het hun gevraagd, maar zij wilden niet. Zij zeiden: dat levert ons imagoschade op, dus we gaan dat niet doen. Daar ligt het aan. Er is niet voor de snelste manier gekozen vanuit een ander oogpunt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De heer Elias heeft ook nog een korte vraag, zo begrijp ik.

De heer **Elias** (VVD):
Ja, het is mijn eerste interruptie. Ik heb een korte, feitelijke vraag. En sorry, door de verkokering wist ik niet van de voorhang door Economische Zaken. Als de Kamer er morgen ja tegen zegt, is dan te verwachten dat het bezwaar van de rechter wegvalt?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat denk ik wel, maar dat weet ik niet 100% zeker. Volgens mij wel. O, mij wordt aangegeven van niet. Oké, voor de tweede termijn schrijven we op waarom dat wel of niet zo is. Het is wel een belangrijk element, want de vangkooi is op dit moment niet toegestaan.

De heer **Elias** (VVD):
Mijn punt was het volgende. Als het probleem daarmee is afgevangen, in die zin dat er geen rechterlijke bezwaren meer zijn, dan is dat een prima route. Het was beter geweest als ik daarvan op de hoogte was geweest.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kijk het even precies na, want ik heb nu niet de hele rechterlijke uitspraak bij me. Ik weet dat de heer Elias vroeg: zijn er dingen die je wettelijk kunt doen om het probleem weer kleiner te maken? Dat ligt nu wel voor, maar dat moet ook nog worden aangenomen. Volgens mij is sowieso de inschatting dat dat voor deze zomer onvoldoende snel zal zijn. Dat is het probleem. Daarom moeten we ondertussen wel wat doen. Daarover zijn we het met elkaar eens. Om die reden hebben we de faunabeheereenheden gevraagd om een plan te maken om het eenmalig via de jacht deels op te lossen, naast al die andere maatregelen die voorafgaand daaraan zijn genomen.

De **voorzitter**:
Dat was meer dan duidelijk. Volgens mij kunt u nog door met het blok.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik doe mijn best.
De heer Monasch vroeg naar de effecten van een botsing tussen een drone en een verkeersvliegtuig. EASA doet daar onderzoek naar. Dat is

voor het einde van dit jaar gereed. Eigenlijk weten we het tot nu toe formeel niet. Daar wordt nu dus onderzoek naar gedaan.
Ik denk dat we het debat over de tweede terminal niet nu moeten voeren. We hebben geen voorstellen, zo zeg ik om de heer Geurts alvast maar voorzichtig gerust te stellen.
De heer Graus vroeg nog naar de screening van de medewerkers op de luchthavens. Er is een systeem van screening en daarin speelt achtergrond geen rol. Dat lijkt me ook terecht. De heer Graus benadrukte dat ook: het moet voor iedereen gelden. Dat systeem is er.
Er was een vraag over het stimuleren van het gebruik van zonnepanelen. Dat is aan Schiphol. Overigens maken wij het met onze SDE-regeling volop mogelijk om daarvan gebruik te maken. Dat zou men dus kunnen doen.
Het laatste punt betreft de opleiding van piloten. Daar heeft de heer Monasch nog naar gevraagd. In antwoord op schriftelijke vragen die onder anderen de heer Monasch heeft gesteld, heb ik aangegeven dat ik het gesprek tussen betrokken partijen over de toekomst van de Nederlandse pilotenopleidingen wil ondersteunen. We hebben vanuit het ministerie met diverse instanties gesproken. Daaruit blijkt dat de sectorpartijen op dit moment in overleg zijn met banken en actief zoeken naar alternatieve financieringsvormen om te voorkomen dat zich geen nieuwe leerlingen meer aanmelden. Op 18 mei heeft AIS Flight Academy, gevestigd op Lelystad-Airport, een nieuwe leenvorm voor de pilotenopleiding gelanceerd. Ze geeft daarmee ook een baangarantie. Ik heb eerder al gezegd dat het van belang is dat de sector zelf primair de verantwoordelijkheid hiervoor neemt. Het is goed om te zien dat men daar ook mee aan de slag is gegaan. Op initiatief van het Ministerie van OCW en ons is er een werkgroep gekomen en die heeft een overleg georganiseerd met de Hogeschool van Amsterdam en de Hanzehogeschool Groningen om te verkennen of de huidige bacheloropleiding luchtvaart aan een van de hogescholen zou kunnen worden uitgebreid met een erkende opleiding tot piloot bij een erkende vliegschool. Daarbij kijkt men natuurlijk ook naar de mogelijkheden om overall de kosten te reduceren. Ik denk dat dit een heel interessante vorm van samenwerking zou kunnen zijn. Ik zeg toe dat ik de Kamer zal informeren als er verder nieuws is.

De **voorzitter**:
Dank u wel, Staatssecretaris. Volgens mij hebt u alle vragen in eerste termijn beantwoord.
Ik zie dat er behoefte is aan een tweede termijn. Dat wordt wel een heel korte tweede termijn! Ik gun u allen twee minuten spreektijd, zonder interrupties.

De heer **Elias** (VVD):
Voorzitter. Ik ga het zeer kort houden. Ik bedank de Staatssecretaris voor de gegeven antwoorden. Op één punt vond ik haar beantwoording onvoldoende; ik zeg het maar gewoon rechtuit. Dat antwoord betreft mijn vraag over het actieplan voor de luchtverkeersleiders. Ik vat het een beetje ruw samen, maar eigenlijk zei de Staatssecretaris: er heeft een hele hoop stilgelegen door de knokpartij rond de Wet normering topinkomens. Ik vind het verkeerd dat een maatschappelijk belang zo zou kunnen worden gegijzeld door een arbeidsvoorwaardendiscussie, maar dat terzijde. Zij gaf eigenlijk geen antwoord op mijn vraag of we er de turbo op kunnen zetten. Misschien deed de Staatssecretaris dat bewust. Dat weet ik niet, maar ik vind toch dat het moet gebeuren. De Staatssecretaris zei eigenlijk: met de beperkte mogelijkheden gaan we proberen om nog voor 1 oktober alles op alles te zetten. Ik vind dat in alle eerlijkheid toch een beetje mager. De andere antwoorden – ik zal ze niet herhalen – waren zoals gebruikelijk glashelder. Veel dank daarvoor!

Ik zou graag een motie indienen over de door mij en vrijwel zeker ook door de rest van de Kamer gewenste vaart die er moet worden gezet achter de ICAO-problematiek. Ik verbaas me echt over de reden waarom het daar intern zo vreselijk lang duurt. Daarom zal ik een VAO aanvragen. Ik begrijp heel goed dat de Staatssecretaris geen ijzer met handen kan breken en afhankelijk is van internationaal overleg, maar misschien is een extra aansporing door het parlement dienstig om toch te bekijken of die processen iets kunnen worden versneld. Ik zal mezelf in verband met de tijd niet herhalen, maar het is natuurlijk niet goed dat het in internationaal verband zo verdraaide lang moet duren.
Over de kwestie met de ganzen is de Staatssecretaris duidelijk geweest. Er zal nagegaan worden of die nadere wetgeving wel voldoende is. Ik hoor daar straks graag nog iets over. Sorry voor de verkokering binnen mijn fractie, maar daardoor wist ik niet dat het aan de orde was. Die dingen gebeuren en ik beschouw het als een bedrijfsongeval. Als het niet voldoende is, moet er in ieder geval iets anders worden verzonnen, maar dat zien we dan wel weer.
Omdat het later komt dan deze zomer is naast die sociaal gewenstere acties ook die sociaal minder gewenste actie van het werken met CO_2 of snel afschieten nodig. De Staatssecretaris heeft nu gezegd dat het laatste gaat gebeuren, omdat het werken met CO_2 in de komende maanden door die rechterlijke uitspraak niet mogelijk is. We zullen dat afwachten en ik vertrouw erop dat de Staatssecretaris ons informeert over eventuele kinken in de kabel waardoor toch niet gebeurt wat er moet gebeuren. De hoofdzaak is en blijft natuurlijk de veiligheid van de passagiers en de veiligheid van het cabinepersoneel en dat verliezen we hier nog weleens uit het oog. Ik kan niet voor mijn verantwoording nemen dat er straks een vliegtuig in een weiland ligt, omdat wij niet actief genoeg zijn geweest op dit punt. Je kunt wel lacherig doen over die ganzen, maar het is gewoon heel gevaarlijk.

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter. Ik zal er nooit lacherig over doen, zo zeg ik tegen mijn buurman. We moeten wel eerst alle alternatieven hebben onderzocht. Dat gebeurt en ik bedank de Staatssecretaris voor die toezegging. Zij heeft een heleboel van mijn moties en van wat ik heb aangedragen, meegenomen. Dat wordt allemaal gedaan en daar ben ik dankbaar voor.
Als het niet anders kan, moeten we kiezen voor de methode met de snelste dood. Volgens ter zake deskundigen is dat echt niet het vergassen. Een-op-een is het dat wel, maar niet bij een grote groep. Dan is het echt doffe ellende. Het is eigenlijk net als bij diertransporten: het is niet het transport dat zo erg is, maar het in en uit de wagen jagen van de dieren. Dat veroorzaakt het meeste dierenleed. Dat is ook het probleem dat ik heb met dat vangen, want dat is echt verschrikkelijk. Ga maar eens kijken; dan eet u nooit meer gans.
De Staatssecretaris zei dat ze het eens is met wat ik zei over de screening van eenieder. Dat moet ook volgens haar gelden voor iedereen en dus ongeacht iemands afkomst. Dat laatste heb ik er inderdaad nadrukkelijk bij gezegd. Ik heb gevraagd of het ook mogelijk is in het geval van veiligheidsschillen, beveiligingsschillen en wat ik de zenuwcentra noemde. Kan het dan ook door de AIVD worden gedaan? Ik vraag dat, omdat het op dit moment niet in alle gevallen zo gaat. Ik krijg graag de toezegging dat dit straks wel mogelijk is.
Ik heb het buiten de orde om gevraagd en de Staatssecretaris hoefde er dus niet op te antwoorden, maar weet ze al wie de opvolger wordt van Grabel? Om die vraag te beantwoorden hoeft ze niet de naam van een mogelijke opvolger te noemen, want ik wilde alleen weten of het een Fransman of een Nederlander wordt. Dat is het enige wat ik heb gevraagd. Ik hoop dat zij als herder van de schapen wil waken voor die verfransing.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Een aantal antwoorden is eigenlijk nog steeds hoogst onbevredigend. De brief is uiteindelijk ondertekend door de Staatssecretaris, maar ik begrijp nu dat de Minister van V en J daar eigenlijk bij had moeten staan. Ik kan me dat ook wel voorstellen en daarom ga ik er nog even op broeden hoe we hier verder mee om moeten gaan.
Ik heb toch echt andere signalen over hoe het overleg verloopt. Ik vind het ook niet juist dat er voor mijn gevoel heel erg gewezen wordt naar degenen die aan de andere kant van de onderhandelingstafel zitten. In mijn optiek dragen nog steeds zowel de NCTV als I en M en Binnenlandse Zaken een directe verantwoordelijkheid om dienstbaar te zijn aan de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen. Zij moeten ervoor zorgen dat de luchtverkeersleidingen goed hun werk kunnen doen en de piloten de juiste informatie krijgen.
De discussie over ICAO vind ik moeilijk. Het is een internationaal traject dat blijkbaar nog wel wat langer gaat duren. De informatie die er nu op staat, is niet de informatie die de piloot krijgt als hij zijn NOTAM's bekijkt, want in zekere zin is veel van die informatie hoogst verouderd. Dat is natuurlijk precies het punt waarom wij het vanuit nationaal perspectief belangrijk vinden dat zo veel mogelijk informatie nationaal goed wordt geregeld. Ik zeg «zo veel mogelijk», want we kunnen niet alle informatie verzamelen. Ik vind het compleet legitiem om heel erg boos zijn over het feit dat iets wat je nationaal kunt regelen met je eigen diensten, na twee jaar nog niet op tafel ligt. Ik moet daarom helaas ook een aantal moties indienen. Zo zal ik een motie indienen om een termijn te verbinden aan de totstandkoming van het convenant. Ik zal aangeven dat D66 het belangrijk vindt dat er een deelplicht komt voor de Nederlandse overheid naar de maatschappijen toe. Ik zal ook bepleiten dat het noodzakelijk is om luchtvaartmaatschappijen te betrekken bij de risicoanalyses die door de veiligheidsdiensten zijn gemaakt.
Ten slotte moet mij van het hart dat ik het spijtig vind dat dit debat zo is verlopen en dat er nogal wat mist is opgetrokken. Hopelijk kan ik met de steun van mijn collega's de regering door een aantal moties de juiste kant op sturen.

De heer **Geurts** (CDA):
Voorzitter. Ik bedank de Staatssecretaris voor haar antwoorden. Het was weer een genoegen om naar haar te mogen luisteren.
Ik heb nog wel een paar vragen, namelijk over Single European Sky en Gibraltar. Is het mogelijk dat de Kamer een afschrift krijgt van de brief die naar het Verenigd Koninkrijk en Spanje is gestuurd? De Minister noemde die brief zelf.
De bijdrage van de heer Monasch ging over de ticketprijzen. Ik ga het debat over de exploitatie van de luchthaven Schiphol niet overdoen. De muizengaatjes, de escapes en waarom een zin wel of niet in de wet staat: dat debat heeft hij gisteravond al gevoerd.
Ik kom op de vogelbestrijding rond Schiphol. Ik kan de Staatssecretaris er eigenlijk nooit op betrappen dat zij haar feiten niet op een rijtje heeft. In een bijzin zei zij nu echter dat de provincies aan zet zijn en dat is wel feitelijk onjuist. De provincies hebben in deze discussies steeds aangegeven dat het goed in de wet moet komen te staan, c.q. in de algemene maatregel van bestuur. Het kabinet heeft daarover gezegd: provincies, zorg ervoor dat het goed in de ontheffing staat, want dat komt het goed. Dat hebben we gezien bij de rechtbank! De provincies hadden het goed in de ontheffing staan, maar de rechter zegt dat het bij wet of bij AMvB moet worden geregeld. Die discussie zullen we vervolgen.
Ik zal mij met mijn fractie bezinnen op de discussie over de conflictgebieden en vraag of we daarop door moeten gaan in een VAO.

Ten slotte bedank ik de Staatssecretaris voor haar toezegging dat we in de volgende verzamelbrief luchtvaartbeleid meer te horen krijgen over de stand van zaken rond pay-to-fly en Norwegian Air.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden. Ook de Partij voor de Dieren wil niet dat er straks een vliegtuig neerstort. Daarom vind ik het heel erg belangrijk dat er echte maatregelen komen en dat wij niet eerst ganzen naar Schiphol gaan lokken met aantrekkelijke gewassen en ze vervolgens gaan vergassen of afschieten. Er is een mooi gezegde: voorkomen is beter dan genezen. Ik denk dat dat hier heel erg van toepassing is. Het afschieten van ganzen draagt ook niet bij aan de veiligheid. Integendeel, het vergroot de onveiligheid. In reactie op de heer Graus zou ik willen zeggen dat vergassen met CO_2 juist een heel akelige dood is. Het dier raakt niet langzaam in een coma, zoals bij koolmonoxide. Bij kooldioxide verzuurt het bloed, terwijl de ademhalingsreflex in stand blijft. Het dier stikt echt. Het is een heel onprettige dood. Er is al een VAO aangevraagd. Ik zal daar ook gebruik van maken.

De **voorzitter**:
Ik vermoed dat u uw motie al in enige mate hebt omschreven.

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik bedank de Staatssecretaris en haar ondersteuning voor de buitengewoon verhelderende antwoorden. Het is goed om te horen wat de inzet is voor de arbeidsvoorwaarden, het pay-to-fly, maar ook de schijnconstructies. Mijn volledige steun daarvoor. Het is goed om te horen dat er gewerkt wordt aan fatsoenlijke opleidingen voor piloten in verschillende verbanden, eventueel ook in het kader van hbo-opleidingen. Ik ben ook blij met de antwoorden rond de One Group of Airports en het onderzoek naar het gebruik van drones.
Er zijn twee vragen blijven liggen. De eerste is die over de nieuwe vliegroutes om Frankfurt te bereiken en de geluidsoverlast die dat kan veroorzaken in Uithoorn en Aalsmeer. De tweede betreft de eventuele additionele maatregelen om Schiphol anders of beter te beveiligen na de aanslagen in Brussel.
Ik heb nog twee vragen waar ik de vorige keer te weinig tijd voor had. Er zijn steeds meer berichten over het conflict tussen het opwekken van windenergie en allerlei vliegveldbepalingen. Er zouden belemmeringen zijn vanwege radarverstoring en vliegveiligheid. Het is omschreven in de ministeriële regeling inzake de outer horizontal surface. Windenergieprojecten zouden zich daardoor heel moeizaam kunnen ontwikkelen. De zone rond vliegvelden is namelijk zo groot, dat het heel moeilijk is om de opwekking van windenergie te ontwikkelen in Twente, Groningen en andere gebieden. Graag een reactie.
Zeker nu de commissaris van de Koning uit mijn mooie provincie naar Eindhoven gaat, lijkt het mij goed om mijn vraag over Eindhoven te stellen. Er is onderzoek aangekondigd naar de overlast van Eindhoven Airport voor de bewoners van Wintelre. Dit onderzoek zou in het voorjaar verschijnen. Wat is de stand van zaken?

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ook vanuit mijn fractie dank voor de antwoorden. We kunnen op de meeste punten wel weer vooruit. Wat de vluchten over conflictgebieden betreft, is mevrouw Belhaj nogal expliciet dat het anders moet. Ik ben echter geneigd om te geloven dat de regering het belang van deze kwestie inziet, ook vanwege de impact die de MH17 op het hele land heeft gehad. Ik weet dus niet of ik direct mijn handtekening onder zo'n motie zal zetten. Sterker nog, ik ben geneigd de Staatssecretaris even de ruimte te

bieden om dit tot een goed einde te brengen. Als zij dat kan toezeggen, kies ik liever voor die route.
Wat de ganzen betreft gaat het om de verstoring van een ecologische balans in dit land die je niet zo een-twee-drie terugdraait. Het is niet natuurlijk dat er een groot vliegveld ligt. Er circuleert een leuk filmpje op internet waarop je ziet wat er met de wereld gebeurt als ineens de mensen verdwijnen. Het wordt eigenlijk best wel een aardige wereld, maar dan zonder mensen. Het gebied rond Schiphol zal dan ook zijn natuurlijke toestand weer terugkrijgen. Maar goed, het is een lastige kwestie. Ik hoop dat er binnenkort goede keuzes worden gemaakt. De uitspraak van de rechter heeft de zaak toch weer een beetje in een ander daglicht geplaatst.
Ik sprak over de motie-Bashir/Elias van februari 2015 (31 936, nr. 254) over het gebrek aan een gelijk speelveld tussen de Gulfcarriers en de Europese maatschappijen. Wat kan ik op dit punt de komende maanden concreet verwachten? Ik heb kort geleden schriftelijke vragen gesteld over berichtgeving over oververmoeidheid en intimidatie bij het personeel van flydubai. De antwoorden daarop zijn wat ontwijkend in de zin van «daar ga ik niet over». Het is natuurlijk zo dat de lokale autoriteiten daarover gaan, maar onze inspectie ILT controleert buitenlandse toestellen steekproefsgewijs. Daarbij wordt ook gekeken naar de regels voor werk- en rusttijden. Vinden die steekproeven regelmatig plaats? Kan het aantal worden opgevoerd? Blijkbaar is het de enige ingang die wij hebben om hier iets zinnigs over te zeggen. Anders blijft het een wat voortsudderend onderwerp waar wij als Kamer nooit echt grip op krijgen. Ik vind het belangrijk dat dat wel gebeurt.

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat de Staatssecretaris meteen kan antwoorden. Ik stel omwille van de tijd voor om verder niet te interrumperen. Of is dat te streng?

De heer **Elias** (VVD):
De mogelijkheid moet bestaan.

De **voorzitter**:
De mogelijkheid laat ik dan bestaan, maar ik sluit niet uit dat ik toch passeer. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik ga de vragen van de leden langs. De heer Elias stelde voor om een actieplan in te voeren. Ik begrijp dat de heer Elias tempo wil maken. Dat is een van de redenen waarom ik me ervoor heb ingespannen om datgene wat nog in de weg stond om tempo te maken, namelijk de discussie rondom de WNT, ook te beslechten. Dus wij willen echt hetzelfde. Er lopen nu een aantal acties die na de zomer duidelijkheid moeten opleveren over wat er nu precies allemaal mogelijk is. Misschien is het goed – het is maar een suggestie – als ik de Kamer medio oktober een brief stuur waarin staat wat we allemaal gaan doen en wat op dat moment het beeld van de voortgang is. Dan kunnen we zien of het allemaal opschiet. Het is uiteraard aan de heer Elias, want hij kan nog steeds een motie indienen, maar ik ben best bereid om een aantal van de zaken die nu in gang zijn gezet te voorzien van een voortgang.

De heer **Elias** (VVD):
1 oktober.
Staatssecretaris **Dijksma**:
Deal.

De **voorzitter**:

Afgesproken, 1 oktober komt er een brief naar de Kamer.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan kom ik met een antwoord over de AMvB. Hoe zit het precies? Ik dacht al dat er ergens een klein haakje aan zat. Het is overigens niet de bedoeling, zeg ik alvast maar vooruitschaduwend tegen de heer Geurts, om het bij de provincies neer te leggen. Het is hooguit, omdat zij in de rechtszaak een partij zijn, ook voor hen van belang om te bezien of zij wel of niet in hoger beroep moeten gaan, et cetera. Dit is gewoon iets waarin we samen moeten optrekken en iedereen moet inderdaad zijn eigen ding doen. Het punt is dat de AMvB na afloop nog naar de Raad van State moet en dat hij gebaseerd is op de nieuwe Natuurbeschermingswet. Zoals sommigen onder ons weten, gaat die pas per 1 januari volgens planning in. Dat betekent dat er tot die tijd geen voldoende wettelijke basis is. Om die reden moeten we het voor dit jaar over een andere boeg gooien. Daar komt het op neer, maar het helpt wel enorm als die AMvB ondertussen gewoon door uw Kamer wordt aangenomen.
Dan kom ik bij de ICAO-aansporing. Op zichzelf is een aansporing in die zin niet nodig omdat wij vanuit het kabinet echt de urgentie voelen – ik denk dat we dat ook overbrengen op anderen – om aan de slag te gaan. Kijk, ik kan niet eenzijdig processen aanpassen. Als de Kamer van haar kant nog eens wil benadrukken, ook internationaal, hoe belangrijk zij dit vindt, dan is dat uiteraard aan de Kamer, maar ik zal dan in een VAO goed opletten dat mij dingen worden gevraagd die ik kan beïnvloeden dan wel dat de Kamer een uitspraak doet over een aantal kwesties. Dat is een mogelijke benadering. Dat is uiteraard aan de Kamer en het helpt mij wellicht, met een motie nog extra in de hand, om te kunnen zeggen «ik sta er niet alleen voor; het parlement vindt er ook nog iets van». Het is even afwachten hoe die tekst er dan uitziet.
Dan kom ik bij de heer Graus. Ja, we brengen als het gaat om de ganzenproblematiek alle alternatieven in. Er vindt geen transport plaats na het vangen. De dieren worden uiteindelijk met CO_2 zo veel mogelijk ter plekke gedood. Het is wel belangrijk om dat nog een keer tegen de heer Graus te zeggen.
Dan het punt van de screening. Iedereen krijgt een screening van de AIVD voordat men een pas krijgt voor toegang tot de veiligheidszone van het vliegveld. Daarnaast is er 100% controle op het meebrengen van verboden voorwerpen binnen de veiligheidszone. Dus dat is echt goed geregeld. Iedereen met een Schipholpas heeft ook een verklaring van geen bezwaar nodig. Dat gebeurt via de KMar en de AIVD.

De heer **Graus** (PVV):
Die verklaring van geen bezwaar blijkt in de praktijk niets voor te stellen. Daarom vroeg ik om een screening door de AIVD als het gaat om veiligheidsschillen en zenuwcentra. Het gaat echt niet om duizenden mensen. Kan de Staatssecretaris dat toezeggen of moet ik daarvoor een motie indienen en die aan het oordeel van de Kamer overlaten?

Staatssecretaris **Dijksma**:
We verschillen echt van mening over de waarde van wat er nu gebeurt. Mijn mening is dat het een veiligheidsscreening is. Dit is ook wel een kwestie die uiteindelijk bij V en J thuishoort. Het heeft niet heel veel zin om dat in een VAO met mij uit te wisselen, omdat dit besluit echt elders genomen wordt.

De heer **Graus** (PVV):
In een motie staat altijd een verzoek aan de regering, dus aan degene die daarvoor verantwoordelijk is. Vandaar dat ik het wel via een motie zal doen. Ik ben benieuwd hoe de Kamer erover oordeelt, want die verklaring

omtrent gedrag blijkt niet afdoende. Dat is een feit. Het gaat om veiligheidsschillen en zenuwcentra. Nogmaals, het zijn maar enkele mensen.

De **voorzitter**:
Het door de heer Elias aangevraagde VAO zal ongetwijfeld nog voor het zomerreces plaatsvinden en dan kunt u testen hoe het zit met meerderheden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik wacht dat af.
Op dit moment is er nog discussie over de opvolger van een van de Nederlanders die uit de executive group vertrekt. Dus ik kan daar nu geen mededelingen over doen. Het is in eerste instantie aan het bedrijf zelf om dat naar buiten te brengen.
Dan kom ik bij mevrouw Belhaj. Ik wil graag heel precies zijn. Ik ben ook blij met de ruimte die de heer Smaling geeft om dat te doen. Vorige week is door verschillende betrokkenen gezegd dat zij nog een aantal andere dingen geregeld willen hebben. Voor een deel moet ook echt uitgewerkt worden wat dat precies voor betekenis heeft. Ik vind dat we dat open moeten bespreken en dat we moeten bekijken of daar met elkaar goed uit kunnen komen. Dat is de hele inzet. Mevrouw Belhaj geeft het debat nu een klankkleur waar ik me niet bij thuis voel. Ik vind dat we moeten proberen om dat zo goed mogelijk met elkaar te doen en dat moet ook de houding zijn van het Nederlandse kabinet. Het is belangrijk dat we aan die tafel met elkaar tot overeenstemming komen en dat we dat vervolgens aan de Kamer melden. Wij staan natuurlijk open voor nieuwe voorstellen of wensen. Dat heb ik in eerste termijn ook al gezegd. De premier heeft een aantal kaders neergezet. Daar moeten we met elkaar over spreken. Past het daarbinnen of niet, waarom niet en wat voor betekenis heeft dat dan? Het is geen kwestie van onwil. Ik denk dat we er allemaal belang bij hebben dat er zo veel mogelijk helderheid is over wie nu precies wat doet en dat we ook geen discussie meer hebben over de vraag of informatie wel of niet goed wordt gedeeld. Het feit dat er al twaalf keer sinds de ramp dit type overleg heeft plaatsgevonden, weerspiegelt onze inzet en die van onze diensten om het zo goed mogelijk te doen. Daarom zou ik de Kamer willen vragen: geef ons de ruimte om te verkennen wat er precies mogelijk is. Ik heb niet een-op-een een beeld van wat er mogelijk is. Laten we kijken of we daar samen uit kunnen komen. Voordat de Kamer eigenlijk halverwege dat proces met allerlei moties komt, lijkt het mij beter om eerst dat gesprek te vervolgen en dat wij, zodra wij eruit zijn, de Kamer daarover een bericht sturen. Dat lijkt mij heel fair. Dat is mijn voorstel.

De **voorzitter**:
Ik zie dat mevrouw Belhaj een vraag wil stellen en zo streng is de voorzitter nu ook weer niet. Ik zei «als het niet per se nodig is», maar als zij iets wil zeggen kan zij dat doen. Sterker nog, ik zou het nu gewoon doen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Even een punt van orde. Als u echt om 17.00 uur afbreekt, wat meestal het geval is bij een AO, dan wil ik graag dat eerst alle vragen worden beantwoord en als er dan nog tijd over is, kan iemand nog interrumperen.

De **voorzitter**:
Ik snap uw punt, maar er werd een vraag gesteld aan mevrouw Belhaj. Daarom wilde ik dat op deze manier doen. Maar als alle aanwezigen vinden dat het na afloop moet, dan vind ik dat prima. Dan geef ik het woord weer aan de Staatssecretaris

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan kom ik bij de inbreng van de heer Geurts. De brief waar hij het over heeft is een zogenaamde blauwe brief. Dus die kan ik niet openbaar maken. Maar hij kent mij, er zat in dit geval geen woord Spaans bij, zullen we maar zeggen. Het is overigens wel zo dat stille diplomatie hier echt het meest effectief is. Het werkt ook averechts om er nog meer druk op te zetten. Dat is wel belangrijk om te zeggen. Ik heb hem net al gelijk gegeven als het gaat om de positie van de provincies.
Dan kom ik bij de inbreng van de heer Wassenberg. Alle maatregelen zijn echte maatregelen. Mensen hebben voorkeuren, maar ik denk dat wij ze allemaal nodig hebben. Dat moet in volgorde en dat moet effectief, want uiteindelijk staat de veiligheid voorop. Ik ben het met de heer Elias eens dat wij daar gewoon niet mee kunnen marchanderen. Volgens mij zei de heer Wassenberg dat aan het begin van zijn bijdrage zelf ook.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Wassenberg wil interrumperen, maar dat sta ik niet meer toe.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kom op de inbreng van de heer Monasch en begin met de uitbreiding van Lelystad Airport en de opgave voor windenergie. Op dit moment wordt bekeken hoe wij al die activiteiten zo met elkaar in samenhang kunnen brengen, dat het goed komt. Dat is niet altijd eenvoudig, maar het moet wel gebeuren.
In het kabinetsstandpunt over Eindhoven Airport is de toezegging opgenomen dat wij kijken naar de uitvliegroute. Wij hebben het Commando Luchtstrijdkrachten gevraagd om dat te monitoren. In het kader van de uitvoeringstafel Eindhoven Airport is er een werkgroep geformeerd die de uitvoering oppakt. Daarin zitten een aantal bestuurlijke partijen, het vliegveld zelf, maar ook de Belangenvereniging Omwonenden Welschap. Wintelre wordt daarbij betrokken. Eind dit jaar zal een voorstel aan de uitvoeringstafel worden aangeboden.
De heer Monasch heeft ook gevraagd naar de geluidhinder van een nieuwe zuidoostelijke route naar Schiphol. Voor die nieuwe benaderingsroute is er nog geen ontwerp. Het ligt op dit moment stil. Bij een vervolg zal uiteraard rekening worden gehouden met de impact voor bewoners. Routes kunnen worden verlegd, maar per saldo moet het aantal gehinderden dan altijd naar beneden gaan. Dat laat onverlet dat er door verleggingen soms nieuwe gehinderden zijn. De groep mensen die hinder ondervonden, wordt tegelijk veel kleiner. Dat is de rekensom achter dit soort kwesties.
Wordt Schiphol anders beveiligd naar aanleiding van de aanslag op Zaventem? Er is een continu proces van checks door allerlei instellingen om te bezien wat er nog beter kan. Wij leren natuurlijk van incidenten op andere luchthavens. Er wordt structureel overlegd tussen alle betrokkenen, waaronder Schiphol, I en M, de AIVD, de NCTV, de KMar en de douane, om het proces van beveiliging continu te updaten. Zo werkt het in de praktijk.
De heer Smaling heeft vragen gesteld over oneerlijke concurrentie. Zoals gezegd zijn wij met de mandaten aan de slag. Daarin hebben wij een bepaling opgenomen over oneerlijke concurrentie. In die zin heeft de motie daarop invloed. De ILT doet inderdaad steekproeven, gecoördineerd binnen de Europese Unie. Dat gebeurt op basis van risicoprofiel op alle aspecten. Emirates heeft overigens een prima safety record. Het aantal inspecties is daardoor wel beperkt. Voor een maatschappij waar heel veel incidenten mee plaatsvinden, is de ILT meer aan de bal.
Ik hoop dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord.

De **voorzitter**:

Ik heb de indruk en de overtuiging van wel.

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Ik heb nog een heel korte vraag, althans een vraag waar een heel kort antwoord op kan komen.

De **voorzitter**:
Heeft de Staatssecretaris alle vragen beantwoord, ja of nee?

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Nee. Ik had gevraagd of de Staatssecretaris het met mij eens is dat hier voorkomen beter is dan genezen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ben echt totaal van de tegeltjeswijsheden, dus het antwoord op die vraag is ja. Tegelijkertijd weten wij dat wij niet alles kunnen voorkomen. En dan moet je soms genezen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Belhaj, u hebt ook nog een korte opmerking?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ja. Ik heb geprobeerd uit te leggen dat het niet zo is dat ik er geen vertrouwen in heb dat de Staatssecretaris goed haar werk doet. Ik krijg echter signalen dat het sinds maart al vier maanden duurt. Ik vind het van belang dat beide moties zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Daarbij realiseer ik mij dat de Minister van der Steur van Veiligheid en Justitie hierin een belangrijke rol heeft. Ik ben constructief waar het kan, maar ik ben boos en genoodzaakt om extra moties in te dienen om politieke invulling te geven aan eerder aangenomen moties. Dat is vervelend, maar het is mijn werk.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik respecteer het dat dat uw werk is, maar ik adviseer u om uw boosheid te richten op een moment dat er ook echt een verschil van inzicht is, en dat hebben wij niet. Ja, wij zijn nu drie maanden aan de slag. Ja, u hebt gelijk dat het het liefst voor de zomer afgerond moet zijn. Dat vind ik ook en daar ga ik mijn best voor doen. Dat betekent dat wij moeten verkennen welke dingen nog niet goed in het convenant zitten. Kunnen wij daar wel of niet iets mee? Ik zal er alles aan doen om het zo goed mogelijk af te ronden. Er is steeds een constructieve houding geweest, ook tijdens die twaalf overleggen van de afgelopen jaren, en ik wil die volhouden. Ik heb er vertrouwen in dat het mogelijk is. De Kamer moet uiteraard haar eigen verantwoordelijkheid nemen. Dat wacht ik af, maar ik hoop dat mevrouw Belhaj het kabinet in de gelegenheid stelt om die paar weken die misschien nog nodig zijn, te pakken. Boos kun je altijd nog worden.

De **voorzitter**:
Er zijn twee toezeggingen gedaan.
– In de volgende verzamelbrief luchtvaart zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over het monitoren van Norwegian en de pay-to-flyconstructies.
– Voor 1 oktober zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de voortgang van de maatregelen om het tekort aan luchtverkeersleiders terug te dringen.

Verder constateer ik dat het lid Elias namens de fractie van de VVD een VAO heeft aangevraagd. Dat zal ongetwijfeld nog voor het zomerreces worden ingepland.

Ik dank de Staatssecretaris en haar ambtelijke staf, ik dank mijn collega's, ik dank de bode en de stenograaf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat via internet hebben gevolgd.

Sluiting 17.05 uur.